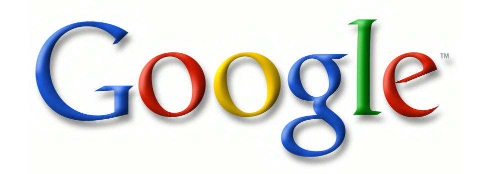
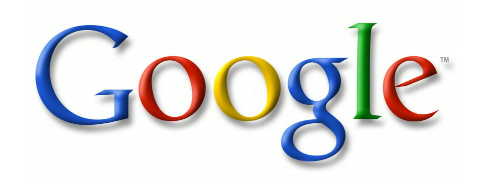
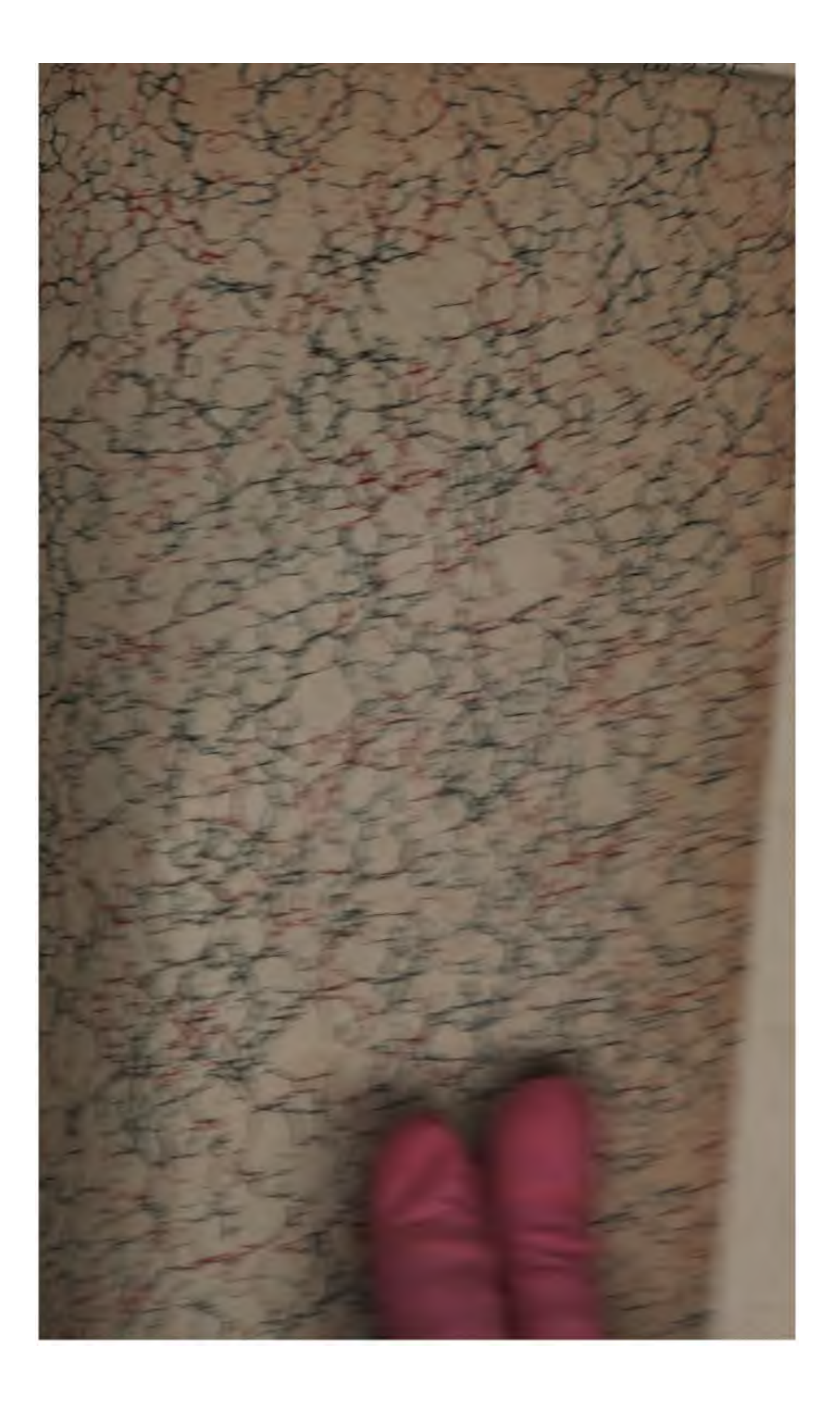










VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES

MODIFIÉES

PAR LES CHEMINS DE FER

Aix. Achille Makaire, imprimeur, rue Pont-Moreau, 2.

DES

VOIES PUBLIQUES

ET PRIVÉES

MODIFIÉES, DÉTRUITES OU CRÉEES

PAR SUITE DE L'EXÉCUTION

DES

CHEMINS DE FER

PAR

L.-J.-D. FÉRAUD-GIRAUD

Président de Chambre à la Cour d'appel d'Aix

PARIS
DURAND ET PEDONE-LAURIEL, LIBres
7, RUE CUJAS, 7

AIX
ACHILLE MAKAIRE, LIBRAIRE
2, RUE PONT-MOREAU, 2

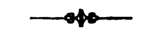
1878

DES VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES

MODIFIÉES

POUR L'EXÉCUTION

DES CHEMINS DE FER



OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

SOMMAIRE

1. Objet de cette étude.
2. Nombre des passages pour chemins existant sur les chemins de fer français.
3. Législation spéciale.
4. Portée juridique des dispositions contenues dans les cahiers des charges.
5. Propriété des chemins de fer.
6. Spécialité de cette étude ; il y sera peu question des règles générales concernant les chemins de fer et la voirie.

1. *Objet de cette étude.* — Les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local en étendant tous les jours davantage leurs ramifications en France, sur un sol sillonné de voies publiques, rencontrent de toutes parts ces voies.

Les détails statistiques officiels que je vais donner feront connaître combien ces rencontres sont devenues nombreuses et personne n'ignore que sur les points où elles se produisent, elles nécessitent de fréquentes modifications de tracé et de profil pour les anciens chemins, des déviations plus ou moins longues et d'un par-

cours parfois accidenté, des suppressions même d'anciennes voie de terre et le plus souvent l'établissement d'ouvrages d'art destinés à leur permettre de franchir les chemins de fer. De là de nombreux conflits d'intérêt, qui donnent naissance à des difficultés dont la solution est encore peu étudiée.

Cependant en ces matières spéciales où les documents législatifs et règlementaires manquent presque complètement, il n'est pas inutile de rechercher quelles doivent être les règles à suivre d'après les principes généraux du droit et la jurisprudence ; et une excursion faite sur ces terrains inexplorés peut être un travail ingrat et difficile, mais j'ose espérer qu'il ne manquera ni d'opportunité ni d'utilité.

En continuant par ces études les travaux juridiques que j'ai entrepris sur la voirie et les travaux publics, je contribuerai peut-être à attirer l'attention sur ces matières et en permettant à d'autres de profiter de mes observations et de mes recherches, à amener dans la solution des questions qui ressortent de cette partie du contentieux administratif, une fixité qui pourra sauvegarder à la fois les droits privés et les intérêts publics.

2. *Nombre des passages pour chemins, existant sur les chemins de fer français.* — D'après les documents statistiques publiés par le ministre des travaux publics à une époque, déjà relativement éloignée, puisqu'elle remonte à 1865 ; sur un ensemble de 11,098 kilomètres, longueur livrée à l'exploitation au 31 décembre

1862, il avait été établi pour le passage des routes et chemins 5089 passages sous rails, 2391 passages sur rails et 6971 passages à niveau, en tout 14,451 passages, soit 1,30 par kilomètre, ce qui porte l'espacement moyen des passages à 768 mètres.

Dans ce dénombrement ne sont pas compris les ouvrages motivés par la rencontre des cours d'eau; la distance qui les sépare pouvant être évaluée à un chiffre égal à celle qui sépare les passages des voies de communication, on trouve entre les passages successifs un espacement moyen de 400 mètres environ.

Voici comment étaient répartis les 14,451 passages que nous signalions tantôt :

Chemins	Longueur exploitée	Passages sous rails	A niveau	Sur rails	Ensemble
Nord	1174,kil4	432	792	200	1424
Est	1730, 8	465	1200	355	2029
Ardennes	358, 0	85	199	39	323
Ouest	1304, 6	800	610	478	1888
Orléans	2393, 8	1021	1518	542	3081
Paris-Lyon-Méditerranée	2364, 9	1813	1441	541	3795
Lyon à Genève	236, 8	60	134	39	233
Dauphiné	178, 4	46	132	32	210
Midi	1093, 2	227	757	97	1081
Ceinture	16, 9	39	13	10	62
Victor-Emmanuel	119, 3	17	86	12	115
Graissessac à Béziers	51, 4	30	13	18	61
Bessèges à Alais	30, 4	35	19	21	7
Anzin à Somain	18, 6	2	23	2	27
Carmaux à Albi	15, 0	10	15	»	25
Chauny à St-Gobain	14, 7	7	10	2	19
Lyon à la Croix-Rousse	0, 5	»	»	3	3
Totaux	11098, 7	5089	6971	2391	14451

Soit 35 pour cent de passages sous rails ; 48 pour cent de passages à niveau et 17 pour cent de passages sur rails.

Par kilomètre exploité le nombre de passages se répartissait comme suit par Compagnirs :

Compagnies	Sous rails	A niveau,	Sur rails,	Ensemble
Nord..	0, 37	0, 67	0, 17	1, 21
Est	0, 27	0, 70	0, 20	1, 17
Ardennes	0, 24	0, 55	0, 11	0, 90
Ouest..............	0, 61	0, 47	0, 37	1, 45
Orléans	0, 43	0, 63	0, 23	1, 29
Lyon - Méditerranée..	0, 76	0, 61	0, 23	1, 60
Lyon à Genève......	0, 25	0, 57	0, 16	0, 98
Dauphiné...	0, 26	0, 74	0, 18	0, 18
Midi	0, 21	0, 69	0, 09	0, 99
Compagnies diverses.	0, 53	0, 68	0, 26	1, 47
Ensemble...	0, 46	0, 63	0, 21	1, 30

Or tandis qu'en 1862 la longueur kilométrique des chemins de fer exploités était de 11,098 elle atteignait au 30 septembre 1876 le chiffre de 20,270 kilomètres ainsi répartis :

Ancien réseau	9531
Nouveau réseau...............	8624
Réseau spécial (Rhône au Cenis)..	143
Compagnies diverses..........	1972
Total....	20270

C'est-à-dire une longueur presque double de celle de 1862, portant ainsi de 15,000 à 30,000 le total des

passages établis sur les lignes de chemins de fer d'intérêt général ou d'intérêt général secondaire. A ces lignes il faut encore joindre les chemins de fer d'intérêt local ; or au 31 décembre 1875 il avait été concédé 137 chemins de fer d'intérêt local dans 41 départements. La longueur totale de cette concession comprenait 4,381 kilomètres dont 1,804 exploités. Dans cette statisque n'étaient point compris les chemins de fer d'intérêt local concédés en Algérie. Il n'y figurait pas davantage 35 chemins de fer industriels également autorisés, ayant une étendue de 217 kilomètres dont 173 en exploitation.

J'avais donc bien raison de croire que l'étude à laquelle j'allais me livrer avait un intérêt sérieux et pratique.

3. *Législation spéciale.* — Les principales lois à consulter sont des lois générales ou des lois spéciales.

Parmi les premières, citons notamment la loi du 28 pluviose an VIII sur les attributions administratives, si souvent appliquée pour déterminer la compétence des Conseils de préfecture ; la loi du 29 floréal an X sur la grande voirie ; celle du 16 septembre 1807, dans ses dispositions concernant les travaux publics ; la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Parmi les lois spéciales, nous devons indiquer plus particulièrement la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes. La loi du 15 juillet 1845

relative au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, dont le titre VII contient des dispositions générales également applicables à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer. La loi du 15 juillet 1845 et l'ordonnance règlementaire du 15 novembre 1846 sur la police des chemins de fer. La loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local et industriels à rapprocher de l'article 47 de la loi du 10 août 1871 sur l'organisation et les attributions des Conseils généraux ; et la loi du 27 juillet 1870 relative à l'autorisation des grands travaux publics.

On peut également avoir à consulter utilement les lois nombreuses de concession contenant les cahiers de charges et conventions relatives à l'établissement des chemins de fer d'intérêt général ou d'intérêt local. Les nouveaux cahiers des charges ont été acceptés par les grandes Compagnies en 1857 et 1859 lors de la consécration des fusions et des conventions financières, on y a apporté quelques modifications après les lois votées en 1869, 1872, 1873 et 1875 ; ces changements se retrouvent dans les cahiers des charges qui accompagnent les dernières concessions et notamment dans celui qui a été annexé à la loi du 4 décembre 1875, qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Alais au Rhône et approuve la convention passée pour la concession de ce chemin.

4. *Portée juridique des dispositions contenues dans les cahiers des charges.* — Nous venons d'indiquer

parmi les documents législatifs que nous aurons souvent à consulter dans le cours de cette étude, les cahiers des charges annexés aux lois de concession. Ces documents ont une véritable importance car ce sont à peu près les seuls qui prévoient directement quelques unes des difficultés que nous aurons à examiner. D'un autre côté, librement acceptés par les Compagnies, ils déterminent leurs droits et leurs obligations et constituent leur loi active et passive, en ce sens, comme le dit l'article 1134 du Code Civil, que les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Mais faut-il aller jusqu'à dire que de ce que les cahiers des charges ont été approuvés par des lois de concession, ils font partie intégrante de nos lois et en ont le caractère ? Malgré la réponse affirmative que la Cour de Cassation et le tribunal des conflits ont fait à cette question, nous ne saurions aller jusque-là et accepter les conséquences légales que cette appréciation doit entraîner au point de vue des compétences. « Il faut distinguer, dit avec beaucoup de sens M. Aucoc dans ses *Conférences sur l'administration et le Droit administratif*, t. 3, n° 1273, p. 365, il faut distinguer avec soin, parmi les actes émanés du législateur, les lois proprement dites, qui posent les règles de conduite que doivent suivre les citoyens dans leurs rapports privés ou dans leurs rapports avec la société, qui établissent les charges pécuniaires ou personnelles que chacun doit supporter dans l'intérêt public, qui fixent les peines et règlent les pouvoirs des autorités publiques et les lois

dites d'affaires ou d'intérêt local, c'est-à-dire les actes d'administration que le législateur s'est réservés, mais qui n'ont pas le même caractère. »

Ainsi le cahier des charges d'une concession de chemin de chemin de fer qu'il soit annexé à une loi ou à une ordonnance de concession, ne change pas de nature, de portée, ni de caractère. C'est un ensemble de stipulations particulières qui règlent les droits et les devoirs d'un concessionnaire de chemin de fer vis-à-vis l'administration et les tiers. En supposant que les actes de concession, lorsqu'ils émanent du pouvoir législatif, eussent le caractère de loi proprement dite ; le cahier des charges devrait encore à ce point de vue être distingué de cet acte lui-même ; car il est si l'on veut la condition à laquelle la loi de concession est votée, mais bien qu'il soit un motif déterminant de cette loi, une des conditions de ce vote, il n'est pas possible de l'assimiler au point de vue juridique à l'acte même.

Le cahier des charges n'en aura pas moins une force exécutoire entière que l'on en excipe pour ou contre les Compagnies ; mais on ne pourra pas lui attribuer le caractère d'un acte législatif pour en déduire la compétence de l'autorité judiciaire dans tous les cas où il y aura lieu de l'appliquer ou de l'interpréter. La compétence restera administrative ou judiciaire suivant la matière et sans qu'on puisse la changer en attribuant au cahier des charges le caractère et la portée juridique d'une loi de l'Etat.

5. *Propriété des chemins de fer.* — Dans le cours de ce travail il m'arrivera parfois, à l'occasion des chemins de fer, de parler des propriétés des Compagnies, du domaine concédé, je ne ferai en cela qu'employer un langage peu exact que j'ai trouvé dans plusieurs documents officiels, et le reproche que je me fais d'avance en l'adressant en même temps à nos administrateurs et à nos législateurs est applicable aussi à la législation belge. Ce serait se méprendre étrangement sur la portée de ces expressions si on supposait que par là j'entends reconnaître que les Compagnies concessionnaires sont propriétaires des chemins de fer et que les voies ferrées constituent un domaine privé placé dans leur propriété. M. G. Dufour, dans son *Traité général de Droit administratif appliqué* (t. 3, n° 214, p. 190), fait remarquer que certaines Compagnies ont affirmé la prétention de se faire considérer comme propriétaires des chemins de fer qui leur avaient été concédés et de leurs dépendances et il combat vivement cette tendance.

Les chemins de fer construits par l'Etat ou par les Compagnies concessionnaires et exploités par elles, sont des dépendances du domaine public, placées sous le régime de la grande voirie, et les Compagnies ne peuvent avoir sur un domaine de cette nature aucun droit de propriété, ou aucun autre droit immobilier notamment un droit d'usufruit ou d'emphytéose. Je pense que les droits des Compagnies sur les chemins de fer qu'elles exploitent sont des droits purement mobiliers,

et cela je le pense en très haute compagnie, car c'est l'avis manifesté par la Conr de Cassation dans ses arrêts des 15 mai 1861, Mancel contre administration de l'enregistrement, et 5 novembre 1867, Clerlan contre chemin de fer de Lyon. Tous les auteurs se refusent également à considérer les Compagnies comme propriétaires des chemins de fer, je joins à M. Dufour déjà cité, MM. Dalloz, v° *Voirie par chemin de fer*, n°s 179 et suivants ; Jousselin, *des Servitudes d'utilité publique*, t. 2, p. 375 ; Rebel et Juge, *Traité de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer*, n° 568; Gand, *Traité de la police et de la voirie des chemins de fer*, 1 et 7 et *passim* ; Blanche, *Contentieux des chemins de fer*, n° 3, p. 46 ; Aucoc, *Conférences*, t. 3, p. 527, n° 1241.

Quant aux chemins de fer d'intérêt local, ils font partie de la grande voirie, aux termes de l'article 4 de la loi du 12 juillet 1865, sans distinction entre ceux qui sont établis ou concédés par les départements ou les communes, ils appartiennent donc au domaine public ; mais au domaine public départemental ou communal. L'exposé des motifs de la loi de 1865 dit formellement qu'ils ne feront pas retour à l'Etat, qu'ils resteront à perpétuité dans le domaine des départements ou des communes. Et le rapport de la commission du Corps Législatif répète : « Ils sont placés dans le domaine public départemental ou communal et appartiennent aux départements et aux communes.

Le système belge est en ceci entièrement conforme

au nôtre. Dans un article sur les chemins de fer Belges, inséré dans la *Revue de l'administration et du Droit administratif en Belgique*, je lis, t. XI 1864, p. 368 ; « Les concessionnaires n'ont jamais la propriété des chemins de fer qu'ils ont construits, ces chemins sont des propriétés de l'Etat et des dépendances du domaine public, qu'elle que soit l'ambiguité de certaines clauses que l'on trouve insérées dans quelques cahiers des charges ; cette vérité a été proclamée par le Conseil d'Etat en France et par nos cours et tribunaux en Belgique ; et on cite les arrêts de notre Conseil d'Etat des 8 février, 22 mars, 3 mai, 26 juillet et 29 novembre 1851, et les décisions de la cour de Bruxelles, 2 mars 1850 ; tribunal de Bruxelles, 30 mai 1851 ; tribunal d'Anvers, 26 avril 1852 ; cour de Gand, 8 août 1856. » L'auteur s'élève ensuite contre la distinction que l'on voudrait faire entre les chemins de fer construits par l'Etat, que l'on appelle le réseau national et les chemins concédés. Cette distinction, suivant lui, n'est nullement justifiée, tous les chemins de fer de la Belgique destinés au transport des voyageurs et des marchandises font partie du réseau national en ce sens qu'ils appartiennent tous à l'Etat et font tous incontestablement partie du domaine public de l'Etat.

6. *Spécialité de cette étude ; il sera peu question des règles générales concernant les chemins de fer et la voirie.* — En terminant ces observations sur la propriété des chemins de fer, je me hâte d'ajouter que je

serai dans cette étude aussi sobre que possible d'excursions sur le terrain des questions générales concernant la concession des chemins de fer et leur exploitation, ou le régime des voies publiques de terre et de fer, je ne veux pas refaire ici un travail sur la voirie mais étudier spécialement les conditions juridiques dans lesquelles se produit la rencontre des voies de terre avec les voies de fer ; et si parfois il m'arrive d'essayer de mettre en relief avec peut-être trop de détails certains principes généraux de la matière on me le pardonnera, parce que ce ne sera qu'exceptionnellement et qu'il est nécesaire de justifier et d'établir certains principes avant d'en tirer les conséquences qu'on veut faire accepter. Parfois aussi en m'en tenant aux questions spéciales qui font l'objet de ce travail, je n'aurai à indiquer qu'imparfaitement l'ensemble de diverses formalités prévues par les lois et règlements ; ce sera dans les traités spéciaux sur l'expropriation, les travaux publics, les chemins de fer ou la voirie qu'il faudra se reporter pour étudier dans leur ensemble ces formalités que je n'aurai à rappeler qu'en partie.

CHAPITRE PREMIER

Plans et projets ; — Instruction et approbation ; — Modifications ultérieures ; — Créations de nouvelles voies après l'établissement des chemins de fer.

---

§ I.

Plans et projets

SOMMAIRE

7. Plans et projets.
8. Indications insuffisantes des plans en ce qui concerne les modifications apportées aux voies de terre.
9. Choix des points de croisement des routes.
10. Conditions dans lesquelles doivent-être établies les voies nouvelles destinées à remplacer les anciennes.
11. Inconvénients de la pratique généralement suivie pour l'emplacement des chemins déviés.
12. Travaux à effectuer pour le rétablissement des communications ; renvoi.
13. Signature des projets.
14. Transmission des projets. Ordre dans lequel ils doivent être transmis.
15. Copie des plans, projets et actes approbatifs ; délivrance d'expéditions.
16. Chemins de fer d'intérêt-local ; plans et projets.

7. *Plans et projets.* — Aux termes de l'article 5 du cahier des charges le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble, comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix millième.

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer pris pour terme de comparaison : au-dessous de ce profil on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer à partir de son origine.

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe.

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières.

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie.

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis descriptif dans lequel seront reproduites sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes, déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau *et des voies de communication traversées par le chemin de fer, des passages, soit à niveau, soit*

en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiqués tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Lorsque les chemins de fer sont construits par l'Etat la circulaire ministérielle du 14 janvier 1850 a déterminé la composition des dossiers d'une manière plus détaillée mais sans mention spéciale plus précise pour ce qui concerne le croisement des voies de terre avec le chemin de fer et les modifications à faire subir à ces voies.

Les modifications sont ordinairement indiquées par des lignes rouges sur les plans parcellaires soumis aux enquêtes.

On pourra consulter utilement pour la dresse des plans et projets les programmes généraux des projets des travaux publics en ce qui concerne les indications applicables au service des chemins de fer construits par l'Etat et même au service des Compagnies pour ce qui ne diffère pas des indications de leurs cahiers des charges, mais de pareils détails sortent trop de notre cadre pour pouvoir trouver place ici.

8. *Indications insuffisantes des plans en ce qui concerne les modifications apportées aux voies de terre; renvoi.* — Il résulte de ce qui précède que les modifications à apporter aux voies de terre pour l'établissement des chemins de fer ne sont point signalées sur les plans d'une manière suffisante pour qu'on puisse se

rendre un compte exact des conditions dans lesquelles le rétablissement s'opèrera. On pourra bien connaître les déviations projetées et les apprécier quant à leur longueur, mais on ne connaîtra pas les pentes ni les rampes projetées, les mesures arrêtées pour assurer l'écoulement des eaux pluviales et les autres détails d'exécution qui influent considérablement sur les conditions de viabilité des chemins. Nous reviendrons bientôt sur ces observations en nous occupant de l'exécution des travaux ; bornons-nous à ajouter ici qu'elles ont déjà attiré l'attention de personnes compétentes. M. G. Palaa, conducteur principal des ponts et chaussées. a dit avec raison : « Nous rappellerons l'utilité de signaler aux commissions d'enquête les nouveaux chemins d'accès et de défruitement réclamés par la viabilité locale et agricole. Il convient aussi d'indiquer avec soin la direction qu'il y a lieu de donner à ces chemins, leurs dimensions, le maximum des rampes, le minimum des rayons des courbes, etc., faute de présenter ces demandes en temps utile, l'approbation définitive du projet devient un fait accompli, contre lequel viennent échouer presque toujours, à moins de circonstances exceptionnelles, les réclamations ultérieures des communes et des riverains.» (*Dict. législ. et réglem. des ch. de fer*, 2ᵉ édit. p. 277. V. *Chemins vicinaux*, § 1).

Il serait d'autant plus désirable que des instructions ministérieilles enjoignissent aux Compagnies de mentionner avec quelques détails ces indications sur les plans parcellaires mis à l'enquête, que non seulement

on fournirait ainsi aux intéressés que l'on appelle à consulter les plans un moyen sérieux de connaître la situation qui leur sera faite et de réclamer en temps utile s'ils le croient nécessaire ; mais encore on aurait raison de la résistance qu'ont opposeé certaines Compagnies à fournir cesdétails, précisément dans le but de prévenir ces réclamations, alors que la demande leur en était faite par des maires ou par des agents de divers services. Il arrivera rarement en effet que l'initiative de ces demandes puisse être prise par de simples particuliers ou qu'elle émane des membres des commissions d'enquête, surtout lorsque des réclamations qui, faute de renseignements n'ont pu se produire dans les enquêtes, n'ont point attiré l'attention des intéressés sur ces difficultés.

9. *Choix des points de croisement des routes.* — Je n'ai trouvé nulle part une règle posée pour le choix des points de croisement des chemins de fer avec les voies de terre. Et il est en effet impossible que ce choix puisse être règlementairement fixé à l'avance. Nous verrons plus tard en nous occupant de la construction, dans quel cas ce passage doit s'opérer par des ponts sur voie ou sous voie, ou des passages à niveau et quelles sont, suivant les cas, les raisons de préférence à donner à l'un de ces modes de croisement ; bornons-nous à dire ici que le nombre des passages doit être plus ou moins élevé selon les nécessités des communications et les conditions locales. On ne peut éviter d'en établir lors-

que les chemins de fer coupent des routes nationales ou départementales et même des chemins vicinaux à quelque classe qu'ils appartiennent. Le plus souvent ces passages seront encore indispensables pour raccorder des chemins ruraux et des chemins particuliers. Parfois même il faudra en établir, lorsque des champs abordables de tous côtés et qui par cela même ne portaient pas de traces de chemins fixes parce que les transports s'opéraient sur tous les points en variant à l'infini suivant l'état des cultures, seront coupés en deux par la voie ferrée et que les communications ne pourront s'établir que par des passages spéciaux destinés à mettre en communication entr'elles les parties distraites du tènement principal, ou à relier ces parcelles avec le chef-lieu d'exploitation. Póur les grandes routes le rétablissement des communications devra être aussi direct que possible ; tandis que des déviations plus ou moins longues, des détours et des circuits pourront être plus facilement admis sur des chemins de moindre importance. C'est aux ingénieurs chargés de la rédaction des projets à prendre en considération toutes les circonstances de lieu et de fait pour arrêter leurs projets. Nous verrons plus tard que si les Compagnies ne doivent pas multiplier outre mesure les travaux d'arts pour maintenir d'une manière absolue toutes les facilités des communications elles doivent, d'un autre côté, amoindrir autant que possible la gêne que leurs travaux occasionnent en donnant une équitable satisfaction aux intéressés, sinon elles s'exposent à supporter devant le jury

des indemnités excessives. Parfois elles pourraient même être obligées pendant l'exploitation de faire dans des conditions difficiles et fort coûteuses des travaux qu'il eut été bien autrement facile d'exécuter en cours de construction.

Dans certaines législations étrangères on a essayé de formuler une règle relativement à l'établissement des passages en croisement des voies, elle se formule généralement ainsi en dehors du coupement des voies publiques : « Ceux dont les terrains sont séparés par le chemin de fer d'une route ou d'une voie publique auront droit à une issue à travers le chemin de fer » (voyez notamment article 34 de la loi du 9 avril 1875 sur le service et l'exploitation des chemins de fer dans les Pays-Bas). C'est là une disposition plus théorique que pratique. Personne ne conteste que les parcelles restant des propriétés expropriées ne peuvent pas rester isolées, enclavées et sans issue et alors même qu'on leur concèderait en principe un droit d'issue sur les voies publiques, encore faut-il que l'autorité chargée d'approuver le tracé et l'exécution de ces voies, détermine comment et sur quel point ce droit s'exercera.

10. *Conditions dans lesquelles doivent être établies les voies nouvelles destinées à remplacer les anciennes.* — Il est de toute justice que les communications soient rétablies autant que possible dans des conditions identiques à celles où se trouvaient les voies anciennes, soit sous le rapport des distances, de la facilité, de la

viabilité, de l'entretien. Une exploitation industrielle comme celle d'un chemin de fer, comporte des frais d'entretien de travaux d'arts qui seraient ruineux pour une exploitation agricole et si pour se maintenir parallèlement au chemin ou pour ses convenances particulières une Compagnie de chemins de fer rétablit au moyen de travaux d'art d'un entretien coûteux des communications qui s'opéraient normalement par les voies rurales les plus simples, elle modifie d'une manière complète la situation de celui qui se servait de ce chemin.

D'un autre côté la déviation ne doit pas être placée dans des conditions anormales, dangereuses ; par exemple être enserrée entre le chemin de fer sur lequel elle ne peut mordre et un torrent ou une rivière qui la menacerait de la détruire par ses errosions à moins de travaux considérables de défense. Elle ne présenterait dans ce cas aucune des conditions de sûreté et de durée qu'elle doit remplir.

Si la déviation était établie au contraire sur des rochers longeant et dominant le chemin de fer, elle devrait être accompagnée de travaux qui pussent lui donner la sécurité désirable.

Ces conseils nous paraissent d'autant plus utiles à suivre que quelle que soit l'approbation donnée aux travaux par l'administration, la responsabilité de la Compagnie n'en subsiste pas moins et si un accident arrivait et qu'il pût être attribué à la disposition vicieuse des lieux ainsi modifiés par la Compagnie, elle pourrait être

poursuivie civilement et condamnée à réparer le préjudice résultant de sa faute.

L'administration, si je me rapporte à diverses décisions ministérielles, formule généralement ses prescriptions quant à ce, ainsi qu'il suit : « les chemins modifiés ou latéraux, qui ont un caractère vicinal ou rural, seront établis dans les mêmes conditions de profil transversal et de chaussées que ceux qu'ils sont appelés à remplacer. »

11. *Inconvénients de la pratique généralement suivie pour l'emplacement des chemins déviés.* — Souvent les modifications de l'emplacement des voies de communication nécessitées par l'établissement des chemins de fer pourraient être faites avec peu de travaux, peu de dépenses et d'une manière beaucoup plus satisfaisante, si les Compagnies pour régulariser leurs emprises ne s'attachaient à les opérer presque toujours parallélement aux voies ferrées et sur le sol plus ou moins élargi des terrains destinés à l'établissement de la voie ferrée elle-même. Dans ces conditions, comme le plus souvent il serait très coûteux d'exécuter, pour ces voies latérales à la voie ferrée, les travaux de remblais ou de déblais qu'on exécute pour le chemin de fer, on se borne à suivre la forme extérieure des terrains avec une appropriation toute superficielle pour leur nouvelle destination, on arrive ainsi à conserver des déclivités excessives, on place les voies nouvelles tantôt d'une manière fort dangereuse en corniche, tantôt en contre-bas

des remblais, au nord, dans des endroits bas, humides exposés à la gelée et au dégel. D'un autre côté ces chemins latéraux précédant le plus souvent des ponts sous rails, on n'arrive à ces passages qu'avec des courbes d'un très faible rayon, établies sur de fortes pentes sur lesquelles les dégradations résultant de l'écoulement rapide des eaux,des gelées d'hiver, surtout sur les parties du passage au nord de la voie, rendent presque impossible la circulation qui serait déjà très difficile dans les circonstances ordinaires.

Le plus souvent tous ces inconvénients pourraient être évités si au lieu de juxtaposer à la voie ferrée les chemins donnés ou rendus,on les rétablissait en s'éloignant plus ou moins de cette voie.

On répondra il est vrai que ces emprunts de terrain se prolongeant en serpentant dans les propriétés riveraines seraient fort coûteux pour les Compagnies ; mais en examinant plus tard quel est le régime légal de propriété auquel doivent être soumis les chemins donnés ou rendus, il nous sera facile de reconnaître que cette objection est bien moins grave qu'on le suppose, surtout lorsqu'il ne s'agit que de rendre aux propriétés traversées les moyens de communication que l'exploitant doit conserver pour se rendre d'une partie de ses terres à l'autre, cas ou il est seul intéressé à l'établissement de ce chemin.

12. *Travaux à effectuer pour le rétablissement des communications ; renvoi.* — En m'occupant de

l'établissement des projets et des plans je n'ai pu m'empêcher d'indiquer certaines règles concernant le mode de rétablissement des communications interceptées ou modifiées pour l'établissement des chemins de fer. J'examinerai dans le chapitre suivant quels sont les travaux que nécessite ce rétablissement et les conditions de leur exécution.

13. *Signature des projets.* — A moins d'une délégation spéciale de l'administration supérieure, tous les projets et propositions intéressant l'établissement, la conservation ou l'exploitation d'un chemin de fer, doivent, d'après les dispositions même des statuts des Compagnies, être signés par une personne ayant qualité pour engager la Compagnie concessionnaire, c'est-à-dire, soit par le directeur du chemin, soit, lorsqu'il n'y a pas de directeur, par un ou plusieurs membres du comité de direction chargés de la gestion ordinaire des affaires de la Compagnie et de l'exécution des décisions du conseil d'administration (circulaire des travaux publics du 20 mai 1876, rapportée dans le recueil de M. Potiquet, t. 2, n° 284, p. 196).

14. *Transmission des projets. Ordre dans lequel ils doivent être transmis.* — Les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis au ministre. L'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du ministre, l'autre

demeurera entre les mains de l'administration (cahier des charges, art. 3). Les dossiers sont remis par les Compagnies au contrôle.

Ces projets ayant été parfois transmis au ministre directement par le service du contrôle, les directeurs de ce service furent avisés qu'il importait que les préfets eussent connaissance de tous les travaux neufs de chemins de fer à exécuter dans leurs départements et qu'ils pussent donner leur avis sur les dispositions projetées par les Compagnies, ainsi que sur les propositions du service du contrôle relatives auxdits travaux ; ils furent en conséquence invités à veiller à l'avenir à ce que les projets de travaux renvoyés au contrôle parvinssent au ministre par l'intermédiaire des préfets (circulaire des travaux publics du 26 octobre 1869).

Après la présentation des avant projets sur lesquels sont ouvertes les enquêtes d'utilité publique, les concessionnaires doivent soumettre successivement en double expédition, au ministre : 1° les projets d'ensemble indiquant le tracé définitif ainsi que les autres dispositions mentionnées à l'article 5 du cahier des charges : 2° les projets types d'ouvrages d'art ; 3° les projets de détails pour la traversée des voies de communication et des cours d'eau et pour l'établissement des gares et autres ouvrages dépendant des chemins de fer ; 4° enfin les plans parcellaires pour l'expropriation des terrains (Palaa, *Dictionnaire des chemins de fer*, v° *Projets*, § 6, p. 886).

15. *Copie des plans, projets et actes approbatifs ; délivrance d'expéditions.* — Les copies des plans, projets et actes approbatifs ne sauraient être refusées aux intéressés par les préposés des dépôts publics où ils se trouvent, à charge de remplir les formalités préalables nécessaires pour les obtenir et de payer les frais d'expédition, à moins qu'on ne se contente d'une simple communication sans déplacement. Dans un recours exercé par un sieur Thomas contre un arrêté ministériel approuvant l'établissement d'un chemin latéral à la voie ferrée, le demandeur avait demandé une copie de la décision approbative de ce projet de chemin. Cette pièce lui ayant été refusée, il demandait au Conseil d'Etat de déclarer, qu'en l'état, il n'était pas justifié de cette approbation et qu'il n'y avait lieu de statuer jusqu'à ce qu'il eût été déclaré qu'elle n'existait pas ou sinon qu'elle fût produite. Avant la décision la pièce fut versée au procès, il en fut donc ainsi justifié, mais le Conseil crut devoir signaler que c'était à tort qu'on avait négligé de la communiquer, par un considérant ainsi conçu : « Sur les conclusions tendant à faire reconnaître que la décision ministérielle qui aurait autorisé l'ouverture du chemin latéral à la voie ferrée n'existe pas au dossier : Considérant que si le préfet du département de la Seine-Inférieure *avait à tort refusé au sieur Thomas de lui délivrer une expédition de la décision ministérielle dont s'agit,* une copie de cette décision a été, pendant le cours de l'instruction, produite par le ministre des travaux publics » (Conseil d'Etat 12 juillet 1871).

16. *Chemins de fer d'intérêt local, plans et projets.* — Aux termes de l'article 2 de la loi du 12 juillet 1865 et de l'article 46 § 12 de la loi du 10 août 1871 les Conseils généraux arrêtent, après instruction préalable par le préfet, la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction.

C'est donc en règle générale aux préfets à pourvoir à cette instruction.

Quant au choix des agents auxquels devra être confié le soin de faire les études et ultérieurement de diriger ou de surveiller la construction, toute latitude est laissée, à cet égard, au Conseil général du département. Dans le cas où il croirait devoir demander le concours des ingénieurs des ponts et chaussées, ce concours lui serait acquis dans les mêmes conditions que pour le service des routes départementales et sans qu'il fut besoin de provoquer, dans chaque cas, une décision spéciale de l'administration supérieure (circulaire des travaux publics aux préfets du 12 août 1865). A la fin du paragraphe suivant nous aurons à revenir sur l'instruction et l'approbation des projets de chemin de fer d'intérêt local.

§ II.

Instruction et approbation des projets

SOMMAIRE

A. — *Autorisation ministérielle*

17. Nécessité de l'approbation des plans et projets, par le ministre des travaux publics.
18. Cette approbation ne peut émaner des préposés aux divers services.
19. Travaux parfois réservés à l'approbation des préfets concernant la voirie vicinale.
20. L'autorisation doit-être formelle.
21. Insuffisance d'une autorisation implicite et postérieure à l'exécution des travaux.
22. Immixtion de l'autorité judiciaire, non autorisée en ces matières.
23. Intervention des tribunaux en cas d'enclave.
24. Attribution d'un droit de passage indu ; recours.

B. — *Absence d'autorisation*

25. Travaux de modification de routes exécutés sans autorisation ; pénalité.
26. Travaux faits sans autorisation de l'administration, mais du consentement des compagnies ; droits d'accès sur les chemins de fer.
27. Travaux exécutés du consentement de la compagnie, sans autorisation de l'administration, mais sans opposition de sa part.

28. Le droit de construire des embranchements d'une propriété privée à la voix ferrée, peut-il être concédé par une compagnie ?
29. Les traités de cession amiable ne doivent pas être conclus avant l'approbation définitive des projets.

C. — *Étendue du pouvoir du ministre*

30. Droit pour l'administration de déplacer les voies publiques pour l'établissement des chemins de fer.
31. Et de régler les conditions dans lesquelles ces déplacements doivent s'opérer.
32. Suppression d'un chemin par décision administrative.
33. Création de voies nouvelles, nécessaires pour le service du chemin de fer ou pour les propriétés riveraines.
34. Passages pour piétons ou charrettes accolés aux ponts des compagnies.
35. Travaux complémentaires, rectification des anciennes voies publiques en dehors du chemin de fer et de ses abords.
36. Chemins des particuliers ; pouvoir de l'administration.
37. Les décisions du ministre en ces matières ne peuvent-être déférées au Conseil d'Etat par la voie contentieuse.
38. Soit quelles règlent, les conditions d'établissement des voies nouvelles, en portent refus d'autoriser l'établissement d'un passage.
39. Difficultés concernant l'exécution d'une décision ministérielle, qui détermine les travaux de modifications des voies publiques ; compétence.

D. — *Formalités qui doivent précéder l'approbation*

40. Enquête.
41. De qu'elle enquête est-il ici question ?
42. Observations sur les plans parcellaires ; nécessité d'en référer au ministre.

43. Réclamations non formulées dans l'enquête.
44. Enquête sur l'emplacement des gares et stations.
45. Conférences entre les ingénieurs des divers services.
46. Avis des agents du service vicinal.
47. Avis de l'ingénieur en chef réclamé par le préfet appelé à statuer sur des modifications de tracé des chemins vicinaux.
48. Avis du contrôle sur les modifications proposées.
49. Avis du maire sur la traversée des chemins ; recours ultérieur des habitants.
50. Traversée des terrains occupés par les fortifications.
51. Travaux dans la zone de défense.
52. Modification de tracé des chemins vicinaux, sur la demande de l'autorité militaire est ordonnée par le préfet.
53. Chemins de fer en dehors de la zone frontière ; intervention du ministre de la guerre.

E. — *Chemin de fer d'intérêt local*

54. Instruction et approbation des projets.

17. *Nécessité de l'approbation des plans et projets par le ministre des travaux publics.* — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure ; à cet effet les projets de tous les travaux à exécuter seront soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit (art. 3 du cahier des charges). Ce n'est-là que l'application d'une règle générale, en France, en matière de travaux publics. Les travaux quels qu'ils soient, entrepris par

des administrations ou des concessionnaires, n'ont le caractère de travaux publics et n'entrainent les conséquences juridiques, attachées aux travaux de cette nature, que s'ils sont revêtus de la sanction de l'autorité publique.

Ce sera donc au ministre des travaux publics à approuver, notamment tous les projets de déviation, de modification et de changement des voies publiques ou privées, auxquelles il est indispensable de toucher pour l'établissement des chemins de fer.

18. *Cette approbation ne peut émaner des préposés aux divers services.* — Les agents et employés des divers services de la voirie et des travaux publics, quelqu'élevés que soient leurs grades, et quelqu'importance que leur donne justement leur situation au point de vue de la préparation des projets et de la direction des travaux, ne sont point des représentants de l'autorité publique, et ils n'ont pas qualité pour prendre des décisions, qui constituent des actes d'autorité et d'administration, impliquant l'appréciation d'intérêts divers, et entrainant obéissance de la part de tiers étrangers à leur service et des citoyens en général. A ce point de vue, comme le disait une Cour étrangère, dans les matières qui nous occupent, les ingénieurs entr'autres ne représentent pas le gouvernement (Cour de Liège, 23 mars 1842. Nous venons d'indiquer d'ailleurs que l'autorité compétente pour statuer est le ministre des travaux publics.

19. *Travaux parfois réservés à l'approbation des préfets, concernant la voirie vicinale.* — Nous venons d'indiquer que les ouvrages nécessités par la rencontre des voies de terre et des chemins de fer, doivent être soumis à l'approbation ministérielle. Cependant parfois les préfets, ont été autorisés à statuer directement sur les projets de détails, présentés par les compagnies, concernant les modifications apportées aux chemins et notamment aux chemins vicinaux déviés pour l'exécution des chemins de fer, aux abords et au dehors du point ou s'opère le croisement avec le chemin de fer. Mais dans ces cas, leur pouvoir d'appréciation et de décision, ne s'étend que sur les ouvrages de raccordement et de remaniement opérés sur les voies vicinales, aux abords des chemins de fer.

L'approbation préfectorale doit-être donnée dans les conditions prévues au cahier des charges, et après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux, et la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux, combinées.

Ce droit que nous venons de reconnaître aux préfets, et qui prend sa source dans notre système de législation vicinale, a été écrit dans l'article 16 du cahier des charges annexé à d'anciennes concessions ou nous lisons : « Les préfets des départements, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et après les enquêtes d'usage, pourront autoriser les deplacements des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la

rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables, ni flottables. »

Serait-il nécessaire de faire remarquer que cette clause autorise les préfets, à approuver les emplacements des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau, et nullement la construction des ponts que ces déplacements pourraient nécessiter à la rencontre des chemins de fer, pour la traversée audessus ou audessous de la voie ferrée ?

J'indiquerai plus loin, quel est l'ingénieur dont le préfet doit réclamer l'avis.

20. *L'autorisation doit-être formelle.* — L'autorisation de modifier l'emplacement des voies de terre, devant résulter de l'approbation de plans et projets, c'est-à-dire, devant-être donnée dans des conditions qui n'admettent pas la possibilité d'un doute sur la direction et l'emplacement des nouvelles voies, il faut tenir que cette autorisation ne peut être que formelle et expresse. Cette observation se présente d'ailleurs fort souvent en matière de travaux publics, lorsqu'il s'agit de déterminer la compétence, et on admet toujours que les travaux ne doivent être considérés comme des travaux publics, et jouir des immunités dont jouissent cette classe de travaux, que s'ils ont été formellement autorisés, et s'ils ont été compris dans les plans et devis primitifs ou modifiés, peu importe, mais régulièrement a [illegible]

21. *Insuffisance d'une autorisation implicite et postérieure à l'exécution des travaux.* — Il y a été jugé par le Conseil d'Etat, le 17 mars 1859, au profit du sieur Martell, contre la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, au rapport de M. Aucoc, que lorsque, sans qu'il ait été procédé à un déclassement préalable par l'administration, une compagnie de chemin de fer, supprimait un pont, fesant partie d'une voie publique régulièrement classée, cette compagnie ne s'étant pas conformée aux obligations qui résultent des lois et règlements sur la matière, ne pouvait être considérée comme ayant agi en qualité d'entrepreneur de travaux publics, et ne pouvait bénéficier des immunités attribuées à ceux qui peuvent exciper de cette qualité, et que des lors les demandes en indemnité formées contre elle, par ceux qui souffraient de ce fait, n'étaient pas de la compétence du Conseil de Préfecture.

La compagnie excipait de ce que la suppression du pont qu'elle avait détruit, était la conséquence forcée des travaux d'agrandissement de gare, qu'elle avait été autorisée d'exécuter, et en second lieu de ce que une décision ministérielle avait sanctionné ses actes, en ordonnant la démolition complète du pont dont-elle n'avait détruit qu'une partie.

Le ministre des travaux publics répondait : « C'est en vain que la Compagnie allègue que la démolition du pont, était une conséquence forcée des travaux d'agran-

dissement de la gare St-Lazare, approuvés par l'administration ; cet ouvrage faisant partie d'une voie publique, il ne lui appartenait pas d'en démolir la moindre partie, sans y avoir été autorisée d'une manière expresse par l'administration. La Compagnie ne peut s'appuyer sur la décision ministérielle, ordonnant la démolition de la partie du pont encore existante à cette époque ; car indépendamment de ce que cette décision est postérieure à la demande introductive d'instance des époux Martell, il est évident qu'elle n'a été prise que par mesure de sûreté publique, à raison du fait accompli, résultant de la destruction préalable de la majeure partie du pont, et pour prévenir les dangers, dérivant pour l'exploitation du chemin de fer, de l'état de dégradation dans lequel se trouvait la partie de cet ouvrage qui avait été conservée, et que, par conséquent, elle ne saurait avoir eu pour effet de régulariser, même pour l'avenir la position prise par la Compagnie dans l'affaire. Et le ministre ajoutait : La Compagnie avant de procéder à la démolition du pont dont s'agit, devait se munir d'une autorisation. Elle ne l'a pas fait.

La conséquence de cette omission est qu'elle a agi, dans l'espèce, non comme un concessionnaire de travaux publics, mais comme un simple particulier, qu'elle est responsable vis-à-vis des tiers, par application des dispositions de l'article 1382 du Code Civil, que par suite, elle doit aux époux Martell, la réparation de tout le préjudice causé à leur propriété, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre ceux des dommages allégués qui se-

raient directs et matériels, et ceux qui ne le seraient pas. » C'est en adoptant en principe ce système, que le Conseil refusant de considérer la Compagnie, comme ayant agi dans l'espère, en qualité d'entrepreneur de travaux publics, a dessaisi les tribunaux administratifs de la connaissance du litige.

22. *Immixtion de l'autorité judiciaire, non autorisée en ces matières.* — L'autorité judiciaire est incompétente pour autoriser des modifications, au tracé des voies publiques, et même pour régler les conditions dans lesqu'elles doivent s'opérer les changements qui ont été autorisés. Ainsi lorsque des modifications, aux moyens de communication, ont été approuvées par l'administration pour l'établissement d'un chemin de fer, les intéressés ne peuvent s'adresser aux tribunaux, sous prétexte qu'ils sont enclavés, pour faire déterminer quelle sera la largeur et l'emplacement des chemins de défruitement, nécessaires pour rétablir leurs communications. (Arrêt du Conseil du 11 mars 1843, sur conflit chemin de fer de Strasbourg à Bâle, contre Lorentz, au rapport de M. d'Haubersaert, et sur les conclusions de M. Vuillefroy.

23 *Intervention des tribunaux en cas d'enclave.* — Toutefois si à la suite d'une expropriation pour cause d'utilité publique consommée et même, comme l'a jugé la Cour d'Alger, de cession portant accord sur le prix, mais forcément consentie après approbation définitive des plans par l'autorité administrative et désignation des

terrains à exproprier ; des parcelles de terre se trouvant complètement enclavées, leur propriétaire réclamait un passage, en exécution des dispositions du Code Civil sur l'enclave ; ce débat entre le propriétaire enclavé et le propriétaire du fonds sur lequel le passage serait réclamé présenterait un débat d'intérêt privé du domaine exclusif de l'autorité judiciaire, et dans ce cas les tribunaux civils seraient seuls compétents pour régler l'emplacement et la direction du passage réclamé et les conditions dans lesquelles il devrait être établi.

24. *Attribution d'un droit de passage indû ; recours.* — Il peut se faire également que, au moment des cessions amiables, les parties comptant sur un droit de passage qu'elles croyaient exister au profit du cessionnaire sur un chemin voisin ne stipulent point des moyens spéciaux pour le rétablissement des communications. Lorsque les travaux terminés il est reconnu, sur l'opposition du propriétaire voisin, qu'aucun droit de passage n'existe sur son fonds et que les terres restant au propriétaire exproprié sont enclavées, celui-ci pourra se plaindre et former une demande en indemnité ; sa demande sera de la compétence des tribunaux civils, parce qu'il s'agit d'apprécier des difficultés résultant d'actes ordinaires de transmission de propriété ayant les mêmes caractères que les actes qui interviennent entre personnes privées. La forme administrative qui peut être donnée à ces actes n'en change pas la nature (Cour de Cassation, ch. des requêtes, rejet, 30

janvier 1860, conclusions conformes de M. l'avocat général Blanche.

25. *Travaux de modifications de routes exécutés sans autorisation ; pénalité.* — L'article 12 de la loi du 15 juillet 1865 placé au titre II concernant les contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins de fer, porte : « Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation contreviendra aux clauses du cahier des charges ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes nationales, départementales ou vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de sa contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes mines ou piqueurs dûment assermentés. »

L'article 15 autorise l'administration à prendre immédiatement aux frais des concessionnaires les mesures provisoires pour faire cesser le dommage.

Et l'article 14 punit les contraventions ainsi constatées d'une amende de 300 à 3,000 francs.

Il résulte de l'application littérale de ces dispositions que lorsqu'une Compagnie fait procéder à la rectification d'une route nationale, départementale ou vicinale sans que le tracé de cette voie et les conditions de son établissement aient été arrêtés par l'administration supérieure, non seulement elle commet une irrégularité, mais encore cette irrégularité ne constitue pas seule-

ment une illégalité et une faute engageant sa responsabilité civile, mais elle constitue une contravention prévue et punie par des dispositions pénales de nos lois.

En septembre et octobre 1870 trois procès-verbaux sont dressés contre la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée pour avoir exécuté sans autorisation des travaux pour l'établissement d'une voie d'accès à la gare de la station du Luc, et la Compagnie est condamnée par le Conseil de préfecture à 1,000 francs d'amende, par application des articles 12 et suivants de la loi du 15 juillet 1865. Elle se pourvoit devant le Conseil d'Etat et soutient que ces articles sont inapplicables, parce que ces travaux avaient un caractère provisoire et que de leur exécution n'a pu résulter ni une entrave pour la viabilité ni une gêne pour la circulation. Le ministre répond en fait, que les travanx n'ont aucun caractère provisoire et qu'ils ne sont que l'exécution d'une rectification de voie publique dont l'approbation avait été réservée jusqu'au résultat d'une instruction ordonnée. Et le ministre ajoutait que la contravention existait dès qu'il y avait exécution d'un ouvrage nouveau intéressant la viabilité sans approbation préalable et sans qu'il y ait à rechercher si cet ouvrage causait une entrave pour la viabilité ou une gêne pour la circulation.

En se rapportant à la discussion du titre II de la loi on voit, en effet, que le texte primitif de l'amendement présenté par M. le baron Dupont-Delporte à la Chambre des pairs, supposait qu'il n'y aurait lieu d'appliquer la pénalité qu'autant qu'il serait résulté du fait incriminé une

entrave à la viabilité d'une voie de communication; mais l'amendement n'a pas été adopté avec sa rédaction primitive, des changements y ont été apportés dans le cours des débats et le ministre des travaux publics en a donné les motifs à la Chambre des pairs dans la séance du 9 avril 1844. Son discours démontre la portée de ces changements et l'importance qu'y attache le gouvernement. Le mot entrave qui avait un caractère trop restrictif fut supprimé après discussion, et l'on adopta les termes plus généraux qui forment l'article 12 actuel. Il en résulte que, pour constituer une contravention, il n'est plus nécessaire que la viabilité soit atteinte ou la circulation empêchée, il suffit que le concessionnaire ne se conforme pas aux clauses du cahier des charges ou aux décisions ministérielles rendues en ce qui concerne la viabilité. Le Conseil d'Etat faisant droit à ces considérations a maintenu la condamnation en réduisant l'amende (31 mars 1874 au rapport de M. Matheus et sur les conclusions de M. Laferrière).

26. *Travaux faits sans autorisation de l'administration mais du consentement des Compagnies ; droits d'accès sur le chemin de fer.* — Si la Compagnie n'a pas le droit de modifier les voies d'accès et d'en créer de nouvelles sans le consentement et l'approbation formelle et préalable de l'administration ; elle ne pourra pas concéder à des tiers des droits qu'elle n'a point elle-même. Ainsi la concession d'un droit d'accès sur un chemin de fer et ses dépendances ne pourra être

tion a été répondue d'une manière affirmative successivement par le tribunal de Lyon, la cour d'appel de Lyon et par la Cour de Cassation, le 14 novembre 1860, sur les conclusions conformes de M. l'avocat général Blanche, dans l'affaire du chemin de fer de Lyon contre Gonon. M. A. Christophle, dans son *Traité des travaux publics*, n° 658, t. 1, p. 558, a exprimé plus tard un avis conforme à ces décisions. Il ne sera pas inutile de faire remarquer dans quelles circonstances elles ont été rendues.

Le 9 septembre 1837 la Compagnie de Lyon à Saint-Etienne avait vendu aux sieurs Gonon, commerçants en charbon, un terrain dans la presqu'île de Perrache avec le droit de mettre le terrain à eux vendu en communication avec le chemin de fer par un embranchement confrontant ce même terrain ou par tout autre embranchement que lui fournirait la Compagnie, de manière que dans tous les cas les acquéreurs pussent avoir une communication avec le chemin de fer. En 1844 le sieur Gonon ayant formé une entreprise de transport en dehors de son commerce de charbons, la Compagnie de Lyon à Saint-Etienne lui loua un autre terrain et s'engagea à lui fournir sur l'embranchement précédemment concédé les wagons nécessaires pour l'exercice de sa nouvelle industrie. Le chemin de Saint-Etienne à Lyon passe ensuite à la Compagnie de Rhône et Loire qui exécute ces traités ; mais en 1857 la Compagnie de Paris à Lyon, propriétaire du chemin de Saint-Etienne, se refuse à cette exécution, sur le motif qu'un pareil traité est illégal, qu'il constitue une ces-

sion partielle de la concession de la Compagnie, une atteinte aux droits de surveillance et de police de l'administration, une violation des lois du 10 juin 1853 et 19 juin 1857 qui avaient substitué la Compagnie du Grand-Cental et puis la Compagnie de Paris à Lyon à Compagnie de Lyon à Saint-Etienne. C'est ce système qui a été repoussé à tous les degrès par les tribunaux de l'ordre judiciaire. Mais je remarque dans l'arrèt de la Cour de Cassation les constatations suivantes : « Il n'apparaît dans l'instance aucun arrêté de l'adminstration supérieure modifiant les conditions de l'existence par elle reconnue à cet embranchement, en vertu de l'article 57 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853 qui substituait la Compagnie du chemin de fer du Grand-Central à celle de Saint-Etienne à Lyon.

« Attendu que l'article 57 de ce cahier des charges maintenait effectivement tous les embranchements existants, sans distinction, à la seule condition d'une autorisation à obtenir de l'administration supérieure ; — attendu que si l'article 62 du cahier des charges annexé à la loi du 19 juin 1857 qui substituait la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon à la Compagnie du Grand-Central et par suite à celle de Saint-Etienne à Lyon règlemente la concession d'embranchements à faire à l'avenir aux propriétaires de mines et d'usines, ces dispositions ne peuvent avoir pour effet de restreindre l'application de l'article 57 du cahier des charges précité aux embranchements accordés pour le transport du produit des mines et des usines ; que cet article

conçu en termes généraux, absolus s'applique à tous les embranchements régulièrement concédés et autorisés, qu'elles qu'en fussent les destinations, et qu'ainsi l'a entendu l'administration, laissant subsister l'embranchement de Gonon avec son affectation au transport de toutes marchandises. »

Il nous paraît résulter formellement de cette jurisprudence que la concession d'un accès direct sur la voie de fer concédé par une Compagnie à un tiers oblige la Compagnie, mais dans le cas seulement ou elle est sanctionnée par l'administration, et qu'en d'autres termes la règle que nous posions, que c'est en définitive à l'administration seule à autoriser de pareilles dispositions ne peut être contestée.

29. *Les traités de cession amiables ne doivent pas être conclus avant l'approbation définitive des projets.* — Pour prévenir des demandes exagérées et s'assurer le plutôt possible la disposition des terrains nécessaires à l'établissement des chemins de fer, des Compagnies s'étaient empressées d'acquérir les parcelles que les avant projets signalaient comme devant servir d'assiette aux travaux, le ministère a réagi contre ces acquisitions prématurées qui pouvaient gêner son appréciation et sa décision lorsqu'il s'agissait de déterminer ensuite le tracé définitif et les ouvrages d'art à construire. Il importe d'un autre côté pour les propriétaires de ne traiter que lorsque les arrêtés des préfets fixant les parcelles à occuper ont été rendu et lorsque les

conditions d'établissement de la voie ont été réglées par le ministre, ils sauront ainsi dans qu'elles conditions s'opère chez eux la traversée des chemins de fer, les avantages et les inconvénients qui peuvent en résulter surtout au point de vue des communications pour les parcelles qui leur restent et le préjudice certain dont ils doivent demander la réparation. Il existe des travaux spéciaux dans lesquels les auteurs multiplient les conseils à donner aux expropriés au moment où ils traitent, quelques-uns de ces conseils, je le reconnais, sont justes et peuvent être utiles, mais l'expérience prouve que les expropriés n'ont généralement pas besoin d'avis pour apprécier la valeur des terrains qu'ils cèdent et les excès de précaution groupés pour mille cas divers peuvent parfois devenir un embarras autant qu'un aide.

30. *Droit pour l'administration de déplacer les voies publiques pour l'établissement des chemins de fer.* — Nous venons d'indiquer que d'après les cahiers des charges annexés aux lois de concession aucun travail ne pouvait être fait sur les chemins de fer et leurs dépendances et qu'aucune route ne pouvait être déviée ou modifiée pour leur établissement sans l'autorisation expresse de l'administration. Il résulte de ces documents la reconnaissance formelle pour l'administration du droit d'ordonner après instruction règlementaire le déplacement des voies publiques lorsque l'exécution d'un chemin de fer le rend nécessaire. Ce droit l'admi-

nistration le tient d'ailleurs des lois générales d'attribution qui la chargent de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la libre circulation sur les voies publiques, et pour multiplier les moyens de communication.

Les législations étrangères en des formes qui varient suivant les constitutions des divers Etats ont également admis le droit de rectification des routes et autres voies de communication de terre pour faciliter l'établissement des chemins de fer et le croisement avec les voies ferrées.

31. *Droit de régler les conditions dans lesquelles ces déplacements doivent s'opérer.* — Le droit d'ordonner le changement de l'emplacement des voies publiques entraîne pour l'autorité administrative, soit pour le ministre des travaux publics, le droit de prescrire les conditions dans lesquelles ces modifications devront s'opérer, de déterminer les travaux nécessaires pour leur rétablissement et le mode d'exécution de ces travaux (Conseil d'Etat, 2 janvier 1857, Prevel ; 1er mai 1858, commune de Pexiora ; 1er septembre, 1858, chemin de fer du Nord ; 8 février 1864, commune d'Arnouville ; 14 août 1865, ville de Paris ; 1er avril 1869, ville de Dreux ; 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans ; 12 juillet 1871, Thomas ; 20 juin 1873, chemin de fer d'Orléans contre Deslys ; 20 mars 1874, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

32. *Suppression d'un chemin par décision administrative.* — Le pouvoir que l'autorité administrative tient des cahiers des charges annexés aux lois et décrets de concession et des lois générales d'attribution en matière de voirie, lui permet non seulement d'autoriser les modifications aux voies de terre existantes, mais même, le cas échéant, d'ordonner leur suppression sans remplacement (Conseil d'Etat, 1er septembre 1858, chemin de fer du Nord).

33. *Création de voies nouvelles, nécessaires pour le service du chemin de fer ou pour les propriétés riveraines.* — L'administration qui peut modifier et supprimer même les anciennes voies publiques à l'occasion de l'exécution des chemins de fer, peut également ordonner l'établissement de voies nouvelles aux abords de la ligne, soit pour assurer les communications entre les riverains et les parties des anciens chemins maintenus, soit pour faciliter au public l'accès des gares et stations. Ces voies nouvelles sont les conséquences directes et forcées de l'établissement du chemin de fer et c'est exécuter de la manière la plus régulière et la plus légale les lois et décrets de concession que de les autoriser et parfois de les prescrire. A l'occasion de l'exécution du chemin de fer de Paris à Dieppe par Pontoise, à la suite d'une demande formulée par la commission d'enquête, le ministre a approuvé l'ouverture d'un chemin latéral à la voie ferrée, destiné à faciliter l'accès de la gare aux habitants d'un quartier du

bourg de Forges-les-Eaux. Un riverain a prétendu que cette décision aurait été prise dans l'intérêt exclusif d'un tiers et il a demandé le retrait de cette approbation. Le Conseil d'Etat n'a vu dans la décision attaquée aucun excès de pouvoir et il a rejeté la requête comme irrecevable (12 juillet 1871, Thomas).

34. *Passages pour piétons ou charrettes accolés aux ponts des Compagnies.* — L'établissement des ponts que les Compagnies sont souvent forcées de construire pour franchir les cours d'eau, fournissait bien des fois l'occasion d'établir sans grande dépense des passages pour piétons et même pour charrettes qui permettaient de mettre en rapport les deux rives, alors que jusque-là un ouvrage d'art n'eût pu être établi que dans des conditions de dépense que ne permettaient pas de supporter les caisses des services d'où dépendaient ces communications. Il était d'une sage administration de profiter de la facilité que donnaient les travaux du chemin de fer pour établir ces moyens de communication, et l'article 15 du nouveau cahier des charges dispose dans son dernier paragraphe : « que dans tous les cas où l'administration le jugera utile il pourra être exécuté aux ponts établis par la Compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'Etat, le département ou les communes

intéressées après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'Etat et de la Compagnie.

35. *Travaux complémentaires, rectification des anciennes voies publiques en dehors du chemin de fer et de ses abords.* — S'il appartient à l'administration, non seulement d'autoriser le déplacement des voies publiques, mais encore la création de nouvelles voies indispensables pour rétablir les communications ou même pour assurer l'accès des gares ; ce pouvoir ne saurait s'étendre à des travaux indépendants de ces déplacements, qui n'auraient qu'un caractère complémentaire et ne seraient qu'indirectement motivés par l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances. Ainsi une ligne de chemin de fer se crée, les voies publiques sont modifiées à ses abords, ces modifications font sentir l'opportunité de rectifications plus étendues s'étendant en dehors du chemin de fer, sur le parcours des anciennes voies et au-delà de leur raccordement avec les parties modifiées pour l'établissement du chemin de fer ; il ne peut appartenir au ministre accessoirement à l'approbation des plans du chemin de fer de prescrire ces rectifications en les mettant à la charge de la Compagnie, d'une ville ou d'un département.

Du moins en pareil cas les droits et pouvoirs que l'administration tient des cahiers des charges seraient inapplicables et l'intervention de l'administration ne pourrait se produire que dans les conditions où les lois au-

torisent cette action et cette intervention en matière de voirie ou de tutelle administrative.

Ces principes ont été appliqués par le Conseil d'Etat le 14 août 1865, sur les conclusions de M. Aucoc, dans une affaire intéressant la ville de Paris et le chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. L'arrêt qui établit la distinction que nous indiquions tantôt suivant la nature des travaux, est ainsi conçu : « Considérant que l'agrandissement de la gare que la Compagnie possède à Paris a été déclaré d'utilité publique ; que cet agrandissement rendait nécessaire le déplacement d'une partie du chemin de ronde qui longe ladite gare ; qu'aux termes de l'article 3 du cahier des charges de la Compagnie annexé au décret du 19 juin 1857 il appartenait au ministre d'approuver le projet relatif au déplacement du chemin ; qu'il suit de là que le ministre en décidant que le chemin de ronde serait rétabli aux frais de la Compagnie, à la limite de la gare agrandie, dans les mêmes conditions où était établie la partie du chemin supprimé, sauf à la ville à exécuter les travaux d'amélioration qu'elle jugerait convenable, n'a pas excédé la limite des pouvoirs qui lui sont confiés par la disposition précitée.

« Mais considérant que le prolongement du nouveau chemin de ronde, jusqu'à la rue de Rambouillet sur le terrain de la gare actuelle, n'était pas la conséquence des travaux, dont l'utilité publique a été déclarée par le décret du 9 avril 1859, que la ville et la Compagnie n'étaient pas d'accord sur les conditions dans lesquelles

devait s'opérer cette opération ; que dans ces circonstances le ministre n'a pu, sans excéder les limites de ses pouvoirs, décider que le nouveau chemin de ronde serait prolongé jusqu'à la rue de Rambouillet, régler la pente de cette partie du chemin, mettre les frais de raccordement à la charge de la ville et prescrire le mode d'après lequel devait se faire, entre la ville et la Compagnie, l'échange des terrains nécessaires à cette opération. Sont annulées les dispositions de la décision du ministre des travaux publics prescrivant ledit prolongement. »

36. *Chemins des particuliers ; pouvoirs de l'administration.* — L'administration a également le droit de déterminer les portions de chemins privés ou particuliers qu'il y a lieu de dévier, et dont il y a lieu de modifier les tracés et conditions à la rencontre des chemins de fer pour l'établissement de ces voies, et d'approuver les projets des Compagnies au sujet du rétablissement des communications sur ces voies. Mais elle n'agit pas ici au même titre que lorsqu'il s'agit des voies publiques. Pour ces dernières les agents de l'autorité publique, d'après notre organisation administrative, sont demeurés en quelque sorte les grands voyers du pays, c'est-à-dire que chargés de veiller au maintient des facilités de circulation sur le territoire, ils doivent toujours prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer l'établissement et le fonctionnement d'un bon système de voirie. En ce qui concerne les chemins pri-

vés au contraire l'autorité publique n'en a ni la surveillance, ni la direction, ni l'administration. Ce n'est pas que lorsque pour l'exécution d'un chemin de fer il y a lieu de modifier les chemins des particuliers l'administration ne doive s'assurer si la Compagnie a pris les mesures les plus convenables pour satisfaire tous les intérêts et ne faire peser sur la propriété privée que les sacrifices que lui impose nécessairement l'établissement des travaux publics ; mais l'administration en prenant une décision quant à ce, et en autorisant sous certaines conditions proposées par les concessionnaires, ou imposées par elle, des modifications aux voies privées, n'agit pas comme en matière de voie publique, comme pouvoir administratif et pouvoir de voirie, mais comme pouvoir administratif pur et seulement en exécution des droirs que lui donne les lois sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. De sorte que d'un côté à l'égard des voies publiques en statuant sur la demande de la Compagnie, elle règlemente avec une double autorité le régime des voies publiques, tandis que de l'autre, à l'égard des voies privées elle autorise une mesure qui constitue une expropriation plus ou moins dommageable suivant les conditions dans lesquelles cette expropriation se produit.

Nous ne faisons qu'indiquer ici le caractère des actes administratifs suivant que des voies publiques ou privées en sont l'objet, nous aurons plus tard à déduire les conséquences de ces principes et de ces distinctions.

37. *Les décisions du ministre en ces matières ne peuvent être déférées au Conseil d'Etat par la voie contentieuse.* — Lorsque l'autorité administrative en vue de donner satisfaction à un intérêt général agit comme puissance publique, ses décisions quant à leur mérite intrinsèque, échappent au contrôle de toute juridiction ; il ne peut appartenir à personne, soit de les annuler, soit de les modifier. L'action administrative ne peut s'exercer utilement qu'à la condition de jouir d'une pleine et entière liberté ; toute immixtion d'une autorité étrangère en rendrait l'exercice illusoire. Ces principes exposés par M. de Belbeuf, commissaire du gouvernement, lors du jugement des affaires de la ville de Dreux, vidée par l'arrêt du Conseil d'Etat du 1er avril 1869, et de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, jugée le 23 février 1870, à l'occasion de décisions prises par l'administration pour ordonner la modification de voies rencontrées par les chemins de fer de l'Ouest et d'Orléans reposent sur la distinction établie par l'Assemblée constituante entre les pouvoirs de l'administration pure et les attributions de la juridiction contentieuse.

Dès lors lorsque le ministre a reçu des lois ou décrets de concession la mission de régler,en ayant égard à l'intérêt général, les conditions dans lesquelles auront lieu la construction de la voie ferrée,et qu'en vertu de ses pouvoirs et des obligations que lui confèrent les lois générales au point de vue du maintient de la viabilité, de la liberté et de la sûreté de la circulation sur la voie

publique, il a pris, après une instruction régulière, les dispositions concernant la suppression ou le déplacement d'une route nationale ou départementale, d'un chemin vicinal ou d'une simple rue, les particuliers, les communes, les départements, pas plus que les concessionnaires, ne sont recevables à exercer un recours contentieux contre ces décisions, devant un tribunal de l'ordre administratif ou judiciaire. Le recours ne serait admissible, d'après les principes généraux et spécialement d'après la loi des 7-14 octobre 1790 et le décret du 2 novembre 1864, que si l'administration avait dépassé les limites de ses pouvoirs, ou avait statué sans l'accomplissement préalable des formalités requises.

La jurisprudence du Conseil d'Etat s'est affirmée dans ce sens, notamment les 18 janvier et 12 décembre 1851; 2 janvier 1857, Prevel et consorts; 15 avril 1857, commune d'Aulnay ; 1er mai 1858, commune de Pexiora ; 1er septembre 1858, chemin de fer du Nord ; 20 mars 1862, chemin de fer des Carmaux ; 8 février 1864, commune d'Arnouville ; 14 août 1865, ville de Paris ; 1er avril 1869, ville de Dreux ; 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans ; 12 juillet 1871, Thomas ; 20 mars 1874, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre ville de Cannes. Dans ces affaires il s'agissait de chemins vicinaux déviés, sauf dans l'affaire du 14 août 1865 où la voie déviée était une rue, et dans la plupart, les modifications de tracé et d'établissement avaient été ordonnées par les préfets.

38. ***Soit qu'elles règlent les conditions d'exécution des voies nouvelles, ou portent refus d'autoriser l'établissement d'un passage.*** — Il faudrait dire encore par les mêmes motifs que les conditions imposées à la Compagnie concessionnaire pour l'établissement des voies déviées, ou des voies dont l'établissement du chemin de fer nécessite la création comme conséquence nécessaire, ne peuvent motiver un recours contentieux (Conseil d'Etat, 31 janvier 1848, ch. de fer du Gard).

Ainsi le Conseil d'Etat a décidé en matière même d'établissement de voie nouvelle que la décision par laquelle le ministre des travaux publics fixe la largeur qu'une Compagnie de chemin de fer sera tenue de donner à une voie publique au devant de son embarcadère constitue un acte purement administratif insusceptible d'être attaqué par la voie contentieuse (Conseil d'Etat, 29 décembre 1853, chemin de fer de Dieppe et Fécamp).

Lorsque à la suite d'une décision du ministre qui, pour conserver les moyens de communication à une section de commune, décide qu'un chemin latéral sera construit le long d'une partie de la voie, l'arrêté de cessibilité du préfet comprend parmi les terrains à acquérir ceux nécessaires pour l'établissement de ce chemin ; cet acte constitue également un acte d'administration fondé sur la concession et l'article 11 de la loi du 3 mai 1841, qui n'est pas susceptible d'un recours contentieux (Conseil d'Etat, 12 juillet 1871, Thomas).

Mais il ne saurait en être de même si des difficultés

s'élevaient entre la Compagnie et le ministre au sujet des conditions imposées par le ministre et que la Compagnie prétendît qu'elles constituent des charges imposées en violation de son cahier des charges, dans ce cas le recours contentieux serait ouvert. Du moins l'acte ministériel qui, même dans ce cas, ne devrait pas être déféré directement au Conseil d'Etat, ne ferait pas obstacle à ce que la Compagnie portât la contestation devant le Conseil de préfecture, pour qu'il fût statué par lui sur l'étendue des obligations qui peuvent résulter des clauses du cahier des charges (Conseil d'Etat, arrêts des 12 août 1848 et 29 décembre 1853).

Si un recours contentieux n'est pas ouvert contre les actes d'administration qui prescrivent des modifications de tracé sur d'anciennes voies, ou l'ouverture de tronçons de voies nouvelles, un pareil recours n'est pas ouvert davantage contre les actes d'administration portant refus d'autoriser ces modifications.

Pour l'établissement du chemin de fer de Paris à Caen un chemin vicinal dit des Aulnaies, appartenant à la commune d'Aulnay, a été modifié sur une partie de son parcours et remplacé par un chemin établi latéralement à la voie ferrée, pour le mettre en communication avec un passage à niveau. La commune se plaignant d'un allongement de parcours qui en résulterait a demandé un autre passage à niveau reliant directement les deux parties de la voie coupée par le chemin de fer. Le ministre a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'établir un passage à niveau sur ce point d'intersection.

La commune s'est alors pourvue au contentieux contre la décision ministérielle. Arrêt du Conseil du 15 avril 1857, qui : « Considérant que la décision du ministre des travaux publics qui a rejeté la demande par laquelle la commune d'Aulnay réclamait l'établissement d'un passage à niveau au point d'intersection du chemin de fer de Paris à Caen et du chemin vicinal n° 7, est un acte d'administration qui n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'Etat par la voie contentieuse ; rejette ; »

39. *Difficultés concernant l'exécution d'une décision ministérielle qui détermine les travaux de modification des voies publiques ; compétence.* — Dans l'affaire jugée par le Conseil d'Etat le 29 février 1870, la Compagnie d'Orléans et après elle le ministre des travaux publics soutenaient, que le ministre qui avait pris une décision en ces matières était seul compétent pour connaître des conséquences de son exécution. M. de Belbeuf, commissaire du gouvernement, crut devoir repousser ce système et il faisait la distinction suivante dans ses conclusions qu'il nous paraît tout naturel de reproduire au lieu de chercher à rétablir sous une autre forme les idées qui sont si justement exprimées.

« Sans doute, ainsi que vous l'avez jugé l'année dernière, le ministre a toujours le droit de préciser le sens et la portée de sa décision, d'en donner l'interprétation s'il règne à cet égard quelque incertitude ; mais, de ce

qu'il appartient à l'autorité supérieure de régler administrativement certains intérêts, il ne s'ensuit pas que les difficultés inhérentes à l'exécution de l'acte ministériel soient enlevées à la juridiction administrative contentieuse. La doctrine du Conseil, tout en déniant aux intéressés la faculté du recours contentieux ; admet implicitement que l'exécution sera conforme aux prescriptions de l'acte administratif ; d'un autre côté le pouvoir d'arbitrage conféré au ministre ne va pas jusqu'à lui permettre de reconnaître si l'exécution a eu lieu conformément à la décision.

« En effet une fois les conditions nouvelles de la voirie départementale, vicinale ou rurale, réglées par l'autorité supérieure, un droit est acquis aux départements et aux communes ; par suite, apparaît immédiatement la possibilité d'un recours contentieux. S'il vient à se produire accidentellement, lors de l'exécution des travaux, un dommage direct ou matériel, ou bien si les intéressés se prétendent lésés à raison de l'inexécution ou de l'exécution incomplète des prescriptions de la décision ministérielle, qui prononcera sur la demande d'indemnité ? Evidemment, Messieurs, à moins de confondre deux choses bien distinctes, l'action administrative et l'action contentieuse, quand le ministre a statué dans la plénitude de ses pouvoirs, quand il a rendu son arbitrage, l'appréciation des conséquences de cet acte, en tant qu'elles se rapportent à l'exécution, rentre, sauf en ce qui concerne l'interprétation, dans les attribu-

tions de la juridiction contentieuse (Conseil d'Etat, 20 mars 1862, chemin des Carmaux). »

40. *Formalités qui doivent précéder l'approbation ; enquête.* — Nous avons indiqué à plusieurs reprises, que l'acte d'administration qui approuvait les modifications que devaient subir les voies de terre à l'occasion de l'exécution des chemins de fer, était insusceptible d'un recours au contentieux, que s'il était régulièrement intervenu et une des conditions essentielles pour cette régularité, c'est qu'il ait été précédé d'une enquête. Le Conseil d'Etat en a fait l'observation dans plusieurs décisions, parmi lesquelles je cite celles des 20 juin 1873, chemin de fer d'Orléans contre Deslys ; 20 mars 1874, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

On ne saurait trop engager les intéressés et les administrations locales à consulter les profils mis à l'enquête, à se rendre compte, en se faisant au besoin assister dans leur examen par des personnes compétentes, des dispositions projetées en ce qui les concerne, et à faire entendre leurs observations et leurs réclamations, il sera ainsi souvent possible de prévenir des mesures dommageables qu'il est impossible de modifier en cours d'exécution, et après l'achèvement des travaux, et on pourra signaler des inconvénients auxquels il serait très facile de rémédier plus tard. Le plus souvent, il faut le reconnaître, les observations formulées dans

les enquêtes manquent de portée et de justesse. C'est que parfois, comme nous l'avons déja indiqué, les plans manquent de détails suffisants et que certains intéressés lisent mal dans les documents qu'ils consultent; si ces documents étaient plus complets, s'ils étaient l'objet d'un examen plus attentif et plus sérieux ils pourraient parfois donner lieu à bien des observations utiles non-seulement pour les riverains et autres intéressés, c'est-à-dire dans un intérêt privé, mais encore pour la Compagnie et dans un intérêt public. Quels que soient le soin et le temps que les employés mettent pour les études et quelque expérience qu'ils apportent dans l'accomplissement des travaux dont ils sont chargés, la connaissance des conditions physiques de la contrée où les travaux doivent s'exécuter leur manque parfois complètement. L'enquête pourrait encore à ce point de vue leur donner certains renseignements et un concours utile, en leur signalant des dangers que l'état normal des cours d'eau, des terrains et de l'ensemble des localités traversées ne leur permet pas de soupçonner.

41. *De quelle enquête est-il ici question?* — **M.** Dalloz, dans son répertoire v° *Voirie par chemins de fer*, n° 123, p. 891 du 44e volume, dit « qu'aux termes de l'article 2 de l'Ordonnance du 18 février 1834 l'enquête qui doit précéder toute autorisation d'exécuter des travaux de chemin de fer, s'exerce sur un avant projet où l'on fait connaître le tracé général de la ligne

des travaux, les dispositions principales des ouvrages d'art les plus importants et l'appréciation des dépensés. C'est, d'après loi, dans cette enquête que se produisent les réclamations à faire dans l'intérêt des communes et des habitants du territoire, indépendamment de toute indication des terrains. » Incontestablement les observations sur l'utilité de l'entreprise, sur la direction générale à donner à la voie, doivent se formuler dans les avant projets ; mais l'enquête dont il s'agit ici et qui précède l'approbation des plans et projets définitifs, est l'enquête réglée par le titre II de la loi du 3 mai 1841, c'est en effet à ce moment que tout ce qui concerne les modifications à apporter aux voies existantes est prévu et déterminé d'une manière exacte et c'est alors seulement qu'à ce point de vue les observations pourront utilement se produire.

Nos grandes Compagnies de chemin de fer apportent une très grande précision dans l'étude des avant projets, mais malgré cela il est impossible que des différences de tracé emportant une modification presque complète pour la traversée de diverses voies ne se présentent pas entre les avant projets et les projets définitifs, et lorsqu'on dit que l'approbation des projets ne pourra intervenir qu'après enquêté, c'est de l'enquête prévue par le titre II de la loi du 3 mai 1841 qu'il s'agit (Conseil d'Etat, 12 juillet 1871, Thomas ; 20 juin 1873, Deslys ; 20 mars 1874, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Nous ne rappellerons pas qu'elles sont les formalités

prévues pour cette enquête par les dispositions de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation. Ce serait là un commentaire sur la loi de l'expropriation pour cause d'utilité publique que bien d'autres, que l'on pourra consulter, ont fait avant nous ; mais nous croyons devoir présenter dans le paragraphe suivant une observation qui s'applique au cas ou des réclamations tendant à la modification des travaux se sont produites.

42. *Observations sur les plans parcellaires ; nécessité d'en référer au ministre.* — M. Cotelle, dans son *Cours de Droit administratif appliqué aux travaux publics*, n° 446, t. 4, p. 188, en se fondant sur un avis du Conseil général des ponts-et-chaussées du 8 octobre 1855, chemin de fer de Vincennes, traverse de Saint-Mandé, indique que lorsque des observations sont faites sur les plans parcellaires dans les enquêtes, l'ingénieur en chef du contrôle donne son avis et peut y proposer des modifications. L'arrêté du préfet qui fixe définitivement les terrains à exproprier est adressé par ce fonctionnaire au ministre, avec les propositions de l'ingénieur ; il doit y joindre les dossiers des enquêtes et attendre l'approbation avant de déterminer les terrains sujets à l'expropriation. On pourrait citer dans ce même sens, l'arrêt du Conseil d'Etat du 12 juin 1871, Thomas.

Cette manière de procéder me paraît très régulière, le ministre devant approuver les travaux à exécuter, sa décision ne peut être gênée par la détermination préa-

lable des terrains sur lesquels ils doivent s'exécuter. Toutefois ce motif que nous indiquons de la solution que nous approuvons nous conduit à faire une distinction. L'enquête qui précède l'arrêté par lequel le préfet détermine les terrains à occuper,a pour but principal de déterminer quelles seront la surface et l'étendue de ces terrains ; si les modifications à apporter aux plans portent sur des changements à opérer sur place, tels que aggrandissement de largeur d'un passage sur voie ou sous voie, diminution des rampes par de plus forts déblais, et autres ouvrages à exécuter sur le même emplacement, n'exigeant aucune modification dans les emprises, il est fort inutile que le préfet en réfère au ministre avant de prendre l'arrêté déterminant les terrains sujets à expropriation, puisque quelle que soit la solution que recevront les difficultés soulevées à l'occasion des travaux, ces terrains seront toujours les mêmes. Si, au contraire, les modifications réclamées entraînent une augmentation de surface de terrains a occuper ou des changements d'emplacement, il est évident que le préfet doit attendre la décision du ministre,puisque suivant cette décision concernant les travaux à exécuter, il y aura lieu de comprendre dans l'arrêté et par suite dans l'expropriation, des parcelles plus ou moins étendues et parfois différentes.

43. *Réclamations non formulées dans l'enquête.* — Est-ce à dire que les réclamations non formulées dans l'enquête et notamment dans l'enquête du second de-

gré, soit celle qui précède l'arrêté de cessibilité du préfet, ne pourront pas se formuler plus tard surtout si elles sont indépendantes des questions d'expropriation ?

Il ne faut pas perdre de vue que le but principal de l'enquête prescrite par le titre II de la loi du 3 mai 1841 est d'arriver à faire déterminer par le préfet les terrains qui sont nécessaires pour l'exécution des travaux et qui doivent être occupés à la suite d'une cession volontaire ou d'une expropriation. Dès lors, comme je le faisais remarquer tantôt à un autre point de vue, si un intéressé demande une modification dans les travaux entraînant un changement dans le tracé, une extension de terrains à exproprier ou des modifications dans l'indication de ces terrains, il sera indispensable qu'il formule sa réclamation avant la désignation par le préfet des terrains à occuper, et dès lors pendant l'enquête qui précède cet arrêté ; mais s'il se propose de demander des modifications aux travaux dans les limites des emprises proposées, qu'importent ses réclamations, elles n'auront aucune portée sur l'arrêté à rendre et le préfet n'aura pas à les prendre en considération, puisque les terrains et les édifices dont la cession est réclamée par le concessionnaire et qui paraissent nécessaires aux ingénieurs de l'entreprise, étant reconnus par tous indispensables, la commission n'a qu'à donner un avis favorable pour que le préfet les comprenne dans son arrêté de cessibilité et le préfet n'a qu'à désigner ces mêmes terrains. C'est ainsi que j'ai vu fonctionner des commissions, dont j'ai fait partie dans le

temps comme membre du Conseil général, et j'ai considéré ce fonctionnement comme très normal et comme très conforme à la volonté de la loi spéciale sur l'expropriation du 3 mai 1841.

C'est devant le ministre, avant que l'approbation ne soit donnée aux travaux à exécuter sur les terrains dont l'expropriation est reconnue nécessaire, que la réclamation doit être utilement portée. Ce n'est point que je veuille dire qu'elle ne doit point se formuler dans l'enquête et qu'il ne puisse être utile au réclamant d'avoir un avis favorable de la commission, et c'est pourquoi je recomandais tantôt de formuler tous les griefs dans l'enquête ; mais je pense qu'il ne résulte aucune forclusion de cette circonstance qu'ils ne se produisent qu'ultérieurement.

Rien, au surplus, ne fait connaître aux intéressés, riverains, communes ou départements, les plans de détail d'exécution des travaux de déviation, qui arrivent des Compagnies concessionnaires au ministre des travaux publics par l'intermédiaire des ingénieurs du contrôle ou des préfets. Rien n'indique dans les plans parcellaires mis à l'enquête, si un passage sous voie qui y est figuré, aura une pente régulière, s'il sera pavé, dallé ou macadamisé, si un passage spécial sera réservé aux eaux, s'il sera suivi ou non d'un mur de chute, etc., et cependant, suivant ces détails d'exécution, ce passage sera très facile ou impraticable. Faut-il bien, dès lors,

admettre que les réclamations pourront se produire d
que les mesures prises sur le terrain auront révélé
dispositions adoptées pour rétablir les communicati

Dans ce cas, en fait, ces réclamations arrive
peut-être au ministère avant même l'approbation
plans de détails, car sur certaines lignes on assure
est difficile que les travaux ne soient pas parfois t
nés par les entrepreneurs, sinon avant l'expéditio
projets, du moins avant leur retour. Cela paraît
traire à l'article 3 du cahier des charges, qui porte
cun travail ne pourra être entrepris qu'après l'ap
tion de l'autorité supérieure, mais cela est diff
éviter en l'état de la lenteur des rouages admini
et de la rapidité avec laquelle sont généralemen
duits les travaux une fois commencés par les en
neurs. Et avec les types adoptés par les Comp
admis par l'administration, cela a moins d'i
nients que l'on pourrait le craindre.

Il est au surplus de pratique constante de la
l'administration d'examiner sans opposer aucun
non recevoir tirée du moment où elles se pro
les réclamations qui sont déférées à son appréci
ces matières en cours d'exécution des travaux
me lorsqu'ils sont terminés. Et cette règle est
ment suivie quand il s'agit de la réception des
donnés en échange des voies déplacées.

Lors de l'exécution de l'embranchement d'
tuis, dans le réseau de Paris à Lyon et à la

née, la commune d'Aix se plaignit dans l'enquête de l'insuffisance des travaux projetés pour maintenir la circulation dans des conditions normales sur plusieurs de ses chemins vicinaux. Les travaux étaient déjà fort avancés lorsqu'intervint une première décision ministérielle qui repoussa une partie des réclamations de la ville. Lorsque les travaux furent terminés, les réclamations persistant de la part du Conseil municipal, qui ne voulait pas que le maire reçût les voies déviées, l'affaire fut de nouveau soumise au ministre et une décision nouvelle repoussa les demandes qui se reproduisaient. Enfin la ville persistant dans son refus de recevoir les voies déviées, il intervint entre elle et la Compagnie une sorte de transaction par laquelle cette dernière consentait à établir un des deux passages à niveau auxquels se bornaient en dernier lieu les prétentions de la ville, et bien longtemps après l'ouverture de la voie une décision ministérielle vint approuver le nouveau travail,sur un point où les décisions antérieures avaient refusé de le prescrire.

Dans l'affaire jugée par arrêt du Conseil d'Etat le 12 août 1848, chemin de fer du Nord, le ministre, après avoir ordonné l'exécution d'un passage sous voies pour rétablir les communications, sur instruction nouvelle en cours d'exécution, avait substitué par décision postérieure un passage à niveau au passage sous rails. Ces exemples seront multipliés dans le paragraphe troisième de ce chapitre.

Tout cela est très sage, car l'expérience, en justi-

fiant des prétentions qui paraissent d'abord excessives ou inutiles, peut leur donner raison. Cela est de plus légal, car il est toujours permis d'en appeler de l'administrateur au même administrateur mieux informé. Les actes d'administration pure intervenant sans recours possible au contentieux n'ont le plus souvent que le caractère de décisions en l'état.

44. *Enquête sur l'emplacement des gares et stations, chemins d'accès.* — La circulaire ministérielle du 25 janvier 1854, donne les instructions relatives à l'enquête, à ouvrir sur les emplacements des stations. La Compagnie doit être invitée, à présenter des plans du chemin de fer, divisés par arrondissement, et indiquant les emplacements et les surfaces des stations qu'elle propose d'établir ; ces plans, devront être accompagnés d'un profil et d'un mémoire, dans lequel elle fera connaître les distances qui séparent chaque station, et justifiera les dispositions qu'elle propose. Un exemplaire de ces pièces, devra être déposé pendant huit jours, dans chacune des communes où une station est projetée ; et, en même temps, les préfets appelleront les conseils municipaux des autres communes, qui peuvent être intéressées à l'établissement de telle ou telle station, à délibérer sur les emplacements proposés ; et, pour fixer d'une manière précise l'objet de la discussion, ils transmettront à chacun de ces conseils, un exemplaire du plan et du mémoire ci-dessus indi-

qués, dont la Compagnie pourra facilement remettre un grand nombre, en les faisant lithographier. Les délibérations des communes, devront-être adressées aux sous-préfets, de manière qu'à l'expiration du délai de huitaine, le dossier puisse être placé sous les yeux d'une commission d'enquête. Cette commission présidée par le sous-préfet, devra être composée de personnes dont l'avis impartial, puisse inspirer toute confiance à l'administration. Ce délai expiré, le dossier, sera transmis sans retard au préfet, qui le communiquera à l'ingénieur en chef du contrôle, et l'adressera ensuite au ministre, avec le rapport de l'ingénieur et ses observations.

Ces instructions s'appliquent aux stations intéressant plusieurs communes, quant à celles à établir dans les grandes villes, et qui n'intéressent que ces villes, l'enquête doit avoir lieu dans les formes prescrites par le titre 2 de l'ordonnance du 18 février 1834, sauf réduction à huit jours de chacun des délais du dépôt des pièces, et de la réunion de la commission d'enquête.

A une date postérieure, le ministre frappé de ce que diverses commissions s'étant réunies, sans avoir reçu les explications des Compagnies, à décidé que à l'avenir, dans les arrêtés que les préfets prendront au sujet des enquêtes des stations, ils insèreront une disposition, portant que l'ingénieur de la Compagnie auteur des projets mis à l'enquête, sera convoqué par le président de la commission, et assistera avec voie con-

sultative à toutes les séances. (Circulaire des travaux publics du 9 août 1859. Potiquet, tome 2, n°s 255 et 336, pages 145 et 273).

Ces documents ne s'expliquent pas spécialement sur les chemins qui doivent servir à mettre en communication les gares projetées, avec les voies existantes ; l'attention des commissaires d'enquête, doit se porter spécialement la-dessus, car la plupart des communes ont le plus grand intérêt à être reliées directement à ces gares, et à ce que les abords en soient faciles. Il peut y avoir intérêt à rechercher si les gares n'empiètent pas sur les chemins existants, et si des passages à niveau ne sont point projetés aux abords, sur des points où se prolongent les manœuvres. Car les communications en pareils cas, se trouvent parfois interceptées, très souvent et pendant des périodes de temps assez longues, ce qui peut parfois être facilement évité, en reportant un peu au deçà ou au delà l'emplacement des gares.

45. *Conférences entre les ingénieurs des divers services.* — En dehors des enquêtes, l'instruction se produit au moyen de conférences entre les ingénieurs des divers services, d'avis donnés par divers fonctionnaires, d'examens faits par des commissions spéciales.

Tout projet intéressant plusieurs services, doit faire l'objet d'une conférence préalable entre les ingénieurs

ordinaires des services intéressés, l'administration supérieure statuera sur le vu du procès-verbal de cette conférence, lequel doit lui parvenir visé par les ingénieurs en chef, et revêtu de leurs avis respectifs. (Circulaire ministérielle du 12 juin 1850. Dépêche ministérielle du 17 octobre 1853, à l'ingénieur en chef du contrôle de la ligne de Genève). Ainsi lorsque les routes nationales ou départementales ou autres voies publiques, confiées à la direction des ingénieurs des divers services dépendant du ministère des travaux publics, sont coupées, ou subissent d'autres modifications de tracé pour l'établissement d'un chemin de fer, les projets doivent faire l'objet d'une conférence entre les ingénieurs chargés de ces services.

Les ingénieurs des Compagnies des chemins de fer concédés, sont entendus toutes les fois que cela est nécessaire.

Ces conférences ne sont pas obligatoires, lorsqu'il s'agit des avant projets soumis aux enquêtes d'utilité publique, pour lesquels l'article 6 de l'ordonnance du 18 février 1834, indique comment les ingénieurs des divers services doivent formuler leurs observations.

46. *Avis des agents du service vicinal.* — Le service vicinal, trouve dans les enquêtes qui précèdent, l'adoption des projets comme dans le controle des préfets, une sauvegarde habituellement suffisante ; dans

quelques circonstances cependant, on avait pu regretter que des prescriptions spéciales n'eussent pas assuré l'examen préalable et contradictoire des dispositions projetées, dont l'exécution devait entrainer, pour des chemins vicinaux, des modifications d'une certaine importance. Afin qu'il n'en fut plus ainsi, le ministre a décidé sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, que lorsque l'exécution d'un travail dépendant de l'administration des travaux publics exigera qu'un chemin vicinal soit déplacé ou subisse une modification quelconque , le préfet consultera l'agent-voyer, dont il transmettra l'avis à l'administration supérieure, avec ses propres observations. (Circulaire des travaux publics du 12 juin 1850. Décision ministérielle du 28 novembre 1854.

Ce droit d'avis ne donne pas aux agents du service vicinal un droit d'action, ainsi tant qu'il n'a pas été procédé à la réception des chemins vicinaux déviés ou modifiés, ils ne peuvent pas déterminer les ouvrages à exécuter sur ces chemins, en conformité soit des prescriptions du cahier des charges, soit des décisions émanant de l'autorité administrative. (Dépêche ministérielle des travaux publics, du 20 février 1856, au préfet de l'Eure, et 11 mars 1856, à la Compagnie de l'Ouest).

47. *Avis de l'ingénieur en chef, réclamé par le préfet appelé à statuer sur des modifications du tracé des chemins vicinaux.* — Nous avons indiqué, *supra*

n° 19, que les déplacements des chemins vicinaux, aux abords des chemins de fer, peuvent être autorisés par les préfets après les enquêtes d'usage, et sur l'avis de l'ingénieur des ponts et chaussées. S'il s'agit de travaux entrepris et exécutés directement par l'Etat, le préfet devra s'adresser à l'ingénieur en chef du contrôle. Ce dernier ne devra donner l'avis qu'on lui demande, qu'après avoir ouvert les conférences recommandées par la Circulaire ministérielle du 12 juin 1850, avec les ingénieurs ou agents des services dont dépendent les voies à déplacer et notamment les agents-voyers, en ce qui concerne le service vicinal. (Décision ministérielle, 28 novembre 1854.

48. *Avis du contrôle sur les modifications proposées, circulaire du* 22 *août* 1854. — La circulaire ministérielle du 22 août 1854, a réglé la forme dans laquelle MM. les ingénieurs du contrôle, doivent produire leur avis dans les enquêtes prescrites par l'article 11 de la loi du 3 mai 1841, à l'occasion de l'exécution des chemins de fer concédés, lorsque les commissions proposent des modifications.

Les dossiers doivent-être transmis au préfet, avec les observations des Compagnies et un rapport du contrôle, qui doit se produire sous la forme suivante :

MINISTÈRE
DE L'AGRICULTURE
du Commerce
et des Travaux Publics

DIRECTION GÉNÉRALE
des Chemins de fer

département
d

SERVICE DU CONTROLE

CHEMIN DE FER de

Partie comprise entre

AVIS des Ingénieurs du Contrôle sur les résultats de l'enquête ouverte conformément à
dans l commune

RÉSUMÉ des réclamations présentées	AVIS de la commission d'enquête et observations de la Compagnie.	AVIS MOTIVÉ de l'Ingénieur ordinaire	AVIS et conclusions de l'Ingénieur en chef
	Commune d		

49. ***Avis du maire sur la traversée des chemins; recours ultérieur des habitants.*** — M. Cotelle, dans son *Cours de droit administratif, appliqué aux travaux publics*, t. 4, n° 445, page 187, indique que lorsque les propositions des Compagnies pour le rétablissement des communications auront été acceptées par les maires, au nom de leurs communes, elles auront peu de chances d'obtenir qu'elles soient modifiées sur leurs réclamations ultérieures. Et il cite un avis du Conseil Général du 10 septembre 1857, qui aurait sanctionné cette opinion, à l'occasion des passages établis dans la commune d'Avessac, sur le chemin de fer de Rennes à Redon. Il paraît en effet, que le maire de la commune d'Avessac, consulté sur les projets des passages, les avait trouvé suffisants, mais divers intéressés et notamment des habitants des communes voisines, qui fréquentaient le territoire d'Avessac avec leurs troupeaux, se plaignirent des dispositions prises, qui leur auraient imposé un allongement de parcours de 4000 mètres, et ils demandaient qu'au moment de se substituer une Compagnie, l'Etat l'obligeat de faire à ses frais de nouveaux chemins de service.

Le contrôle était d'avis que les passages agréés par le maire, étaient suffisants et rendraient l'allongement presque nul, pour la plupart des réclamants, mais qu'il y avait lieu pour les autres au règlement d'une indemnité. C'est cet avis qui fût adopté par le Conseil général le 10 septembre 1857. En l'état de la jurisprudence du Conseil d'Etat, nous ne croyons pas que la dernière

partie de cet avis pût-être acceptée aujourd'hui, et que les modifications de tracé des chemins pussent motiver l'allocution d'une indemnité en faveur des réclamants. Mais revenant à la portée de l'avis du maire, qui en pareil cas se produira très-rarement dans la pratique, disons que ce n'est qu'un acte d'instruction, qui peut être pris en très sérieuse considération, lorsqu'il indique les motifs qui font désirer dans l'intérêt de la commune le maintien des projets ; mais il ne saurait lier les intéressés qui ont le droit de formuler leurs réclamations dans l'enquête, ni l'administration supérieure qui conserve une complète liberté de décision, lorsque l'instruction est terminée.

50. *Traversée des terrains occupés par les fortifications.* — Aux termes des cahiers des charges, les travaux à faire sur les terrains occupés par les fortifications, ne doivent être exécutés que conformément aux projets particuliers, préalablement arrêtés entre le ministère de la guerre et le ministère des travaux publics, après que le ministre de la guerre a jugé qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Une semblable clause exclut l'idée de l'aliénation du sol des fortifications traversé par les chemins de fer, ce sol étant inaliénable d'après les lois existantes.

Les préfets ne doivent dès lors pas comprendre ces terrains dans leurs arrêtés de désignation des immeubles à exproprier, et les tribunaux ne doivent pas en prononcer l'expropriation. (Circulaire de la guerre aux

préfets du 27 septembre 1855 et 24 décembre 1873. Arrêt de Cassation du 16 février 1847).

Cette décision nous paraît applicable aux chemins d'accès dépendant de ces fortifications, lorsque leur déplacement est nécessité pour l'établissement d'un chemin de fer, ou lorsqu'ils sont coupés par suite de croisement.

51. *Travaux dans la zone de défense.* — Si les travaux doivent s'exécuter dans les zones militaires ou frontières, la Compagnie concessionnaire est tenue pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements, concernant les travaux mixtes (art. 23 du cahier des charges). La plupart des formalités et conditions dont nous devons nous borner à signaler ici l'existence, se trouvent rappelées en détail dans le décret du 16 août 1853, sur la délimitation de la zone frontière, l'organisation et les attributions de la commission mixte des travaux publics.

Un décret du 3 mars 1874, a délimité la zone frontière, dans l'étendue de laquelle sont applicables les règles relatives aux travaux mixtes. La circulaire de l'intérieur du 21 avril 1874, en transmettant ce règlement aux préfets, leur recommande de veiller constamment à son exécution, et elle invite de plus, ces fonctionnaires à rappeler au service de la gendarmerie, qu'aux termes de l'article 31, du décret du 16 août

1853, dans les départements de la zone forestière elle doit signaler aux officiers du génie, tous les travaux qui s'exécutent sur les routes, sur les chemins vicinaux et forestiers, et sur les cours d'eau navigables et flottables.

52. *Modification de tracé des chemins vicinaux sur la demande de l'autorité militaire, est ordonnée par le préfet.* — Il peut se faire que, à la suite de l'établissement d'un chemin de fer dans des terrains militaires, un intérêt de défense détermine l'administration de la guerre, à réclamer que des modifications soient apportées au tracé d'un chemin vicinal, dans ce cas, c'est le préfet qui sur la demande de l'autorité militaire, devra aux termes de la loi du 28 juillet 1824, faire exécuter ces modifications. C'est du moins ce qu'indique le ministre de la guerre, dans les observations qu'il a fournies dans l'affaire Prevel, jugée le 2 janvier 1857 par le Conseil d'Etat.

53. *Chemin de fer en dehors de la zone frontière; intervention du ministre de la guerre.* — Un décret du 2 avril 1874, porte que le ministre des travaux publics communique au ministre de la guerre, toute proposition tendant à la création d'un chemin de fer, soit d'intérêt général, soit d'intérêt local non compris dans la zone frontière. Si le ministre de la guerre déclare, que son département est désintéressé dans l'affaire, ou si, dans le délai de deux mois, il n'a fait aucune réponse, l'affaire suit son cours, sans autre intervention de

l'autorité militaire ; dans le cas contraire où le ministre de la guerre estime que la nouvelle ligne présente un intérêt militaire, il reçoit sur sa demande, communication des projets. Si, à la suite de cette communication et de l'examen dont elle est l'objet, l'accord ne s'établit point entre le ministre de la guerre et le ministre des travaux publics, la commission mixte des travaux publics est consultée. Le dossier lui est adressé à cet effet, sans qu'il soit nécessaire de passer au préalable par les formalités prescrites en matière de travaux mixtes. L'avis de la commission mixte est joint au dossier qui est renvoyé au ministre des travaux publics, et il y reste annexé lorsque le dossier est ensuite soumis, soit à l'examen du Conseil d'Etat, soit aux Chambres. Une expédition du même avis est adressée au ministre de la guerre.

54. *Chemins de fer d'intérêt local ; instruction et approbation des projets.* — L'article 2 de la loi du 12 juillet 1865 porte : « Le Conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet, la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation.

« L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'Etat, sur le rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics.

« Le préfet approuve les projets définitifs, après

avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef, homologue les tarifs et contrôle l'exploitation. »

Il résulte de ces dispositions de la loi de 1865, que le législateur a réservé aux Conseils généraux le droit de prendre toutes les résolutions concernant la direction des chemins d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction. C'était la conséquence forcée du but que l'on voulait atteindre en confiant aux départements et aux communes intéressés le soin d'établir le réseau des chemins de fer d'intérêt local.

L'article 2 du projet portait que le Conseil général prendrait sa décision *sur la proposition du préfet.* Lors de la rédaction définitive on substitua à ces mots ceux-ci : *après instruction préalable par le préfet.*

Il résulte de ce texte ainsi modifié que si le préfet a le droit et le devoir de soumettre au Conseil général les projets de chemin de fer qu'il juge utile aux intérêts du département, et s'il est chargé, dans tous les cas, de pourvoir à l'étude et à l'instruction de ces projets, de son côté, le Conseil général conserve un droit d'initiative qui lui permet, dans tous les cas, de provoquer l'étude et la création des lignes dont l'utilité lui paraitra démontrée (Circulaire des travaux publics aux préfets, du 12 août 1865 ; E. Level, *de la Construction et de l'Exploitation des chemins de fer d'intérêt local*, n° 12, p. 28 ; Richard, *Législation des chemins de fer d'intérêt local*, p. 51).

L'étude peut être confiée à des agents étrangers au service des ponts et chaussées (circulaire des travaux

publics aux préfets, du 12 août 1865). Elle peut même être empruntée à des travaux exécutés en dehors de l'action du préfet dans un tout autre but que la création des chemins départementaux. Ainsi le Conseil général des Bouches-du-Rhône a délibéré la concession de ses principaux chemins de fer sur les études qui avaient été faites dans l'intérêt de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sous la direction de l'un des ingénieurs en chef de cette Compagnie, le regretté M. Desplaces.

Mais si le Conseil général arrête la direction, le mode et les conditions de construction de ces chemins, l'utilité publique ne peut en être déclarée et l'exécution autorisée que par décret, en Conseil d'Etat, sur le rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics.

Les pouvoirs du Conseil général et de l'administration centrale seraient difficiles à concilier si on les plaçait sur le même plan et en concurrence,et dans ce cas on arriverait à soulever, bien souvent, de regrettables conflits ; mais quelqu'étendue et quelque portée qu'on soit enclin à donner aux pouvoirs des Conseils généraux, il faut bien reconnaître qu'en ces matières un pouvoir de contrôle et de révision a été laissé à l'administration supérieure, à laquelle a été réservé le droit de ne point laisser s'exécuter des travaux qui, acceptés avec un empressement irréfléchi, ou même utiles à un département pourraient nuire à d'autres intérêts publics. Il est vrai, notre article porte : l'utilité publi-

que *est* déclarée ; mais la lecture de l'exposé des motifs de la loi et les documents qui l'accompagnent ne laissent pas de doute à ce sujet, est déclarée, doit être entendu dans le sens *pourra être* déclarée. Ce ne serait pas pour un simple enregistrement passif que le législateur aurait exigé le concours du Conseil d'Etat et de deux ministres.

Depuis 1865, la loi du 10 août 1871, par son article 46, a disposé que le Conseil général statuerait définitivement sur la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, les traités et dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation. Mais ce paragraphe n'a point pour effet d'abroger la loi spéciale du 12 juillet 1865.

Il est douteux qu'un chemin de fer d'intérêt local puisse être établi sans qu'il soit nécessaire d'acquérir des terrains par voie d'expropriation ; l'entreprise devra donc être déclarée d'utilité publique et, à ce point de vue, il sera indispensable de recourir à un décret. En outre, comme l'Etat intervient dans l'opération pour une subvention fixée au quart, au tiers et à la moitié de la dépense, suivant le produit des centimes dans le département, le gouvernement aura toujours le droit d'examiner le contrat de concession et les conditions du cahier des charges, et, par suite, de refuser son adhésion. Les dispositions du paragraphe 12 ne sauraient donc être appliquées que dans les cas exceptionnels, où le Conseil général, renonçant à toute subvention de l'Etat, ouvrirait la voie ferrée sur

des terrains dont la cession aurait été opérée à l'amiable (circulaire de l'intérieur aux préfets, du 8 octobre 1871).

L'article 2 § 2 de la loi de 1865 portant que l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'Etat, sur le rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics, il faut encore reconnaître que sans cette autorisation, même dans le cas prévu par la circulaire, l'exécution ne pourrait se produire régulièrement (avis du Conseil d'Etat du 11 juin 1874 ; décret du 16 janvier 1875, Lamé Fleury, *Bulletin annoté des chemins de fer*, année 1876, p. 58).

Depuis la discussion qui a eu lieu le 23 février 1877 au Sénat, à l'occasion d'une proposition de M. Adam ayant pour but d'interprêter la loi du 10 août 1871, articles 46 et 47, et d'abroger la loi du 12 juillet 1865, la contradiction à l'opinion que nous venons de défendre ne peut plus s'élever.

L'utilité publique ne sera déclarée qu'après l'enquête prescrite par l'ordonnance du 18 février 1834 (circulaire des travaux publics aux préfets du 12 août 1865, E. Level, n° 13, p. 28).

Quant à l'enquête qui précède la désignation des terrains et l'expropriation, elle est régie par les dispositions du titre II de la loi du 3 mai 1841.

Le préfet chargé d'approuver les projets définitifs est investi, quant à ce, des pouvoirs administratifs réservés jusqu'alors au ministre des travaux publics (E. Level, n° 14, p. 31 ; Richard, p. 71.

Mais comme il s'agit-là de questions techniques, la loi a voulu que, même dans le cas où les études seraient confiées à des agents étrangers au service des ponts et chaussées, le préfet prit l'avis de l'ingénieur en chef, sans toutefois qu'il fût tenu de se conformer à cet avis. Il n'est pas stipulé, d'ailleurs, que cet ingénieur en chef doive être nécessairement celui du service ordinaire. S'il existe des services spéciaux dans le département, rien ne s'oppose à ce que le préfet s'adresse à l'un des ingénieurs en chef chargés de ces services (circulaire des travaux publics aux préfets du 12 août 1865).

Aux termes d'un décret du 2 avril 1874, le ministre des travaux publics doit communiquer au ministre de la guerre toute proposition tendant à la création d'un chemin de fer, même non compris dans la zone frontière. Nous avons déjà indiqué, n° 53, les prescriptions de ce décret.

§ III.

Modifications des plans et projets primitifs

SOMMAIRE

55. Droit pour l'administration de modifier les plans primitivement approuvés.
56. Forme des actes administratifs approuvant ces modifications.

55. *Droit pour l'administration de modifier les plans primitivement approuvés.* — Non seulement l'administration s'est réservée le droit dans les concessions de chemin de fer, d'approbation préalable pour tous les travaux, mais elle peut encore pendant l'exécution apporter à ces travaux les changements qu'elle jugerait utile en modifiant les approbations données aux projets primitifs.

Ce droit lui a été réservé par l'article 3, § 2 du cahier des charges, spécialement pour le cas où la Compagnie prendrait l'initiative de la proposition de ces changements ; mais il n'en existe pas moins lorsque ces

changements sont demandés par les ingénieurs du contrôle, les agents ou fonctionnaires des divers services et même par tout intéressé. Sauf les réclamations de la Compagnie et ses droits à indemnité s'ils sont prescrits en cours d'exécution et alors qu'ils entraînent pour les concessionnaires des préjudices ou un surcroît de dépenses.

56. *Forme des actes administratifs approuvant les modifications.* — Les actes administratifs approuvant des modifications aux plans primitifs ne sont soumis pour leur validité à aucune forme sacramentelle, il suffit qu'il résulte de ces actes, la volonté clairement manifestée par l'administration d'ordonner d'office ou d'approuver une modification aux plans et projets primitifs, pour qu'ils aient toute leur portée légale. Ainsi ces approbations sont valablement données par lettre missive du ministre; elles peuvent aussi résulter des arrêtés préfectoraux de cessibilité de terrains sur lesquels doivent être reportés les travaux par suite des modifications (Cour de Cassation, 26 juin 1866, ch. de fer d'Orléans contre Sandral).

57. *Caractère des travaux exécutés d'après des modifications apportées régulièrement aux projets.* — Lorsque les travaux exécutés l'ont été contrairement aux plans primitifs, mais en vertu de décisions approbatives postérieures, ils font partie intégrante de l'œuvre normalement accomplie par le concessionnaire re-

présentant l'Etat et ils doivent être considérés comme des travaux publics régulièrement établis, notamment en ce qui concerne la compétence au sujet des demandes d'indemnité auxquelles ils pourraient donner lieu. Cela a été reconnu par la Cour suprême dans son arrêt de cassation du 26 juin 1866, chemin de fer d'Orléans contre Sandral. L'établissement d'une gare provisoire sur le chemin de Marcillac à Rhodez, non compris dans les plans et devis primitifs, avait nécessité le déplacement d'un passage à niveau et son report à 55 mètres plus loin que la distance fixée par les plans primitifs. Les frères Sandral forment devant les tribunaux civils une demande en indemnité, pour le dommage qu'ils prétendent résulter pour eux de ce déplacement. La Compagnie repousse la compétence des tribunaux judiciaires. Jugement de Rhodez et arrêt de Montpellier, du 5 janvier 1864, qui retiennent l'affaire :

« Considérant qu'il s'agit du déplacement d'un passage à niveau et d'une gare exécutée contrairement aux prescriptions de l'autorité administrative et aux plans et devis qui ont servi de base à l'expropriation ; qu'il ne s'agit donc pas de travaux exécutés par ordre ou autorisation de l'administration publique. » Pourvoi en Cassation ; arrêt : « Attendu que les défendeurs en Cassation ont porté successivement devant le tribunal civil de Rhodez et la cour de Montpellier une action qui avait pour objet la réparation du préjudice qu'ils prétendent leur avoir été causé par le déplacement d'un passage à niveau et l'établissement de ce passage

dans un lieu autre que celui qui avait été déterminé au plan primitif ; — attendu qu'il résulte d'une lettre du ministre des travaux publics du 1er octobre 1860 et d'un arrêté de cessibilité pris par le préfet de l'Aveyron le 12 du même mois, que le déplacement du passage à niveau dont s'agit a été spécialement autorisé et que ce travail est devenu partie intégrante de l'œuvre accomplie par la Compagnie comme représentant l'Etat. Qu'il suit de là qu'en statuant au fond sur l'action en indemnité et en rejetant l'exception d'incompétence l'arrêt attaqué a formellement violé l'article 4 de la loi du 28 pluviose an VIII. Casse. »

58. *Enquête préalable à l'approbation des modifications à apporter aux projets approuvés concernant les passages.* — Si pendant la construction et même après l'exécution des travaux, lorsque le chemin de fer est livré à l'exploitation, des nécessités de services exigent le déplacement des voies publiques, il doit toujours être procédé préalablement à l'approbation des modifications proposées, aux formalités exigées lors de l'établissement de la voie ferrée et notamment à l'enquête de *commodo* et d'*incommodo* (Palaa, *Dictionnaire législatif et règlementaire des chemins de fer*, v° *Chemins vicinaux*, § 1, *in fine*).

59. *L'enquête n'est pas nécessaire si les changements ne modifient pas les conditions du passage.* — Toutefois si les travaux projetés par la Compagnie et

approuvés par le ministre ne sont entrepris que dans l'intérêt de l'exploitation de la voie ferrée et que bien que juxtaposés à un passage réservé pour la traversée d'une route de terre, ils ne modifient en rien la longueur, la largeur et la hauteur sous ponts, du viaduc sous lequel ce passage s'exerce ; ces nouveaux travaux sont régulièrement autorisés par le ministre sans qu'il y ait lieu de procéder préalablement à une enquête (Conseil d'Etat, 20 novembre 1874, ville de Montluçon).

60. *Recours contre l'acte administratif portant modification aux passages établis d'après les plans primitifs.* — La décision ministérielle qui autorise des modifications à des travaux établis pour passages est un acte d'administration insusceptible de recours par la voie contentieuse, alors même que les modifications auraient lieu sur un viaduc sous rails dont la remise à la ville aurait été prononcée par arrêté préfectoral. Il en est du moins ainsi lorsqu'en fait les travaux autorisés en dernier lieu n'ont apporté aucune modification à la longueur, à la largeur et à la hauteur sous poutres du viaduc ; que la modification a consisté, par exemple, dans l'exhaussement des murs en aile, de manière à permettre de prolonger le tablier (Conseil d'Etat, 20 novembre 1874, cité dans le paragraphe précédent).

L'autorité judidiaire ne pourrait apprécier une demande en annulation de ces modifications, non plus que le mérite des critiques dont une telle approbation

serait l'objet de la part de tiers (Cour de Colmar, 20 février 1840); nous verrons ultérieurement ce qu'il en serait des dommages-intérêts que ces tiers pourraient réclamer.

61. ***Substitution d'un travail à un autre primitivement approuvé ; recours des concessionnaires.*** — En construisant l'embranchement de Creil à Saint-Quentin, dans le réseau du chemin de fer du Nord, la Compagnie a intercepté dans la commune de Brenouille une voie de communication dite chemin de la Prairie. Pour rétablir les communications, une décision ministérielle du 20 février 1847 a prescrit l'établissement d'un passage inférieur de 2 mètres de haut sur 3 mètres de large.

A peine les travaux étaient-ils commencés que des plaintes nombreuses s'élevèrent sur l'insuffisance de ce passage, et après nouvelle instruction une décision ministérielle du 26 décembre 1847, modifiant celle du 20 février, a substitué un passage à niveau au passage sous rails en construction.

La Compagnie s'est pourvue au Conseil d'Etat contre cette nouvelle décision, elle reconnaît que l'administration a le droit de faire rétablir les communications comme elle l'entend, mais qu'une fois ce mode de rétablissement déterminé, son droit est épuisé et qu'elle ne peut modifier sa décision et remplacer un travail exécuté ou en cours d'exécution par un autre, ce qui soumettrait les Compagnies à un arbitraire fâcheux. Le

Conseil, par son arrêt du 12 août 1848, au rapport de M. Vuitry, a déclaré que le ministre, en mettant la Compagnie du Nord en demeure d'exécuter ces travaux, n'avait fait, dans la limite de ses pouvoirs, qu'un acte administratif insusceptible de recours contentieux devant le Conseil d'Etat, ce qui ne faisait pas obstacle à ce qu'il fût statué par le Conseil de préfecture sur l'étendue des obligations de la Compagnie et sur l'application des dispositions de son cahier des charges, conformément à l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII.

62. *Modifications aux plans approuvés ; droits des tiers ; pas d'effet rétroactif.* — Nous avons dit que lorsque des travaux ont été exécutés sans se conformer aux plans précédemment approuvés, et sans qu'une approbation préalable des modifications apportées à ces plans fut intervenue ; une autorisation ultérieure ne pourrait pas avoir d'effet rétroactif pour couvrir la contravention.

D'un autre côté, des modifications régulièrement approuvées apportées aux plans primitifs ne pourraient avoir pour résultat de modifier des droits acquis antérieurement.

Ainsi un propriétaire est exproprié pour l'établissement d'une gare, les plans soumis au jury indiquent une rue latérale à établir entre la gare projetée et les terrains restant à l'exproprié. Ce dernier demande et obtient l'alignement sur cette rue et établit des construc-

tions sur la ligne qui lui est donnée. Sur les observations de la Compagnie et du maire de la ville où se trouvait la gare, le préfet reconnaît que ces constructions gêneront l'agrandissement prévu de cette gare et il rapporte son premier arrêté sous réserve d'indemnité pour le propriétaire, dans le cas où la rue latérale projetée serait supprimée.

En exécution de ce dernier arrêté, sommation est faite au propriétaire, la dame Delier, d'avoir à supprimer ses jours et issues sur la voie projetée ; sur son refus, procès-verbal est dressé contr'elle, et citée devant le Conseil de préfecture elle est condamnée à l'amende et à la suppression de ses jours et issues.

Pourvoi devant le Conseil d'Etat, où la dame Delier soutient que l'administration ne peut lui faire démolir une construction qu'elle a régulièrement établie, en vertu d'une autorisation émanée du fonctionnaire compétent. Le ministre prétend, au contraire, que la rue latérale n'étant que projetée et n'étant ni classée, ni ouverte, le sol constitue une simple dépendance du chemin de fer, qu'on ne pouvait pas élever de construction, à moins de 2 mètres de la limite de ce chemin, d'après la loi du 15 juillet 1845, que dès lors la permission délivrée par le préfet était irrégulière, il avait dû l'annuler et qu'on ne devait pas s'y arrêter. Arrêt du Conseil qui déclare l'arrêté d'alignement pris par le préfet régulier et non subordonné à une approbation ministérielle et qui, reconnaissant que les jours sont ou-

verts à la distance voulue par la loi, les maintient (16 avril 1851).

63. *Droits à l'indemnité ; renvoi.* — Nous aurons à examiner plus tard les questions relatives aux cas d'indemnité et nous étudierons les circonstances dans lesquelles il peut être dû une réparation aux riverains auxquels les plans primitifs assuraient un passage déterminé que l'administration a autorisé le concessionnaire à déplacer, modifier et même supprimer.

64. *L'exécution de modifications aux projets sans autorisation constitue une contravention ; portée juridique de l'autorisation postérieure.* — Les modifications apportées dans l'exécution aux ouvrages d'art prévus pour les passages sans autorisation préalable, constituent des contraventions prévues et punies par les articles 12 et suivants de la loi sur la police des chemins de fer (Conseil d'Etat, 4 mars 1858, chemin de fer de l'Est).

L'autorisation postérieure ne couvrirait pas la contravention (même arrêt) ; la contravention consiste, en effet, à avoir fait ce qu'on n'était pas autorisé à faire. Toutefois l'autorisation postérieure n'est pas sans portée juridique. L'exécution d'un travail fait sans autorisation et qui n'est pas de nature à être autorisé entraîne non seulement une amende, mais encore la démolition; tandis que lorsque l'autorisation interviendra après l'exécution des travaux, elle ne pourrra pas faire qu'elle

ait existé lorsque les travaux ont été faits, mais elle aura pour résultat de les régulariser au point de vue de leur conservation.

65. *Modifications opérées sur les voies publiques par l'administration, à proximité des chemins de fer après leur établissement.* — Il a été jugé par le Conseil d'Etat, le 20 juin 1873, entre la Compagnie du chemin de fer d'Orléans et le sieur Deslys, qu'une Compagnie de chemin de fer étant tenue de procurer l'écoulement des eaux amoncelées pour l'établissement de la voie ferrée; si par l'effet de travaux exécutés après l'établissement du chemin de fer sur des routes départementales et vicinales voisines, l'écoulement de ces eaux qui s'opérait par la voie publique de terre a cessé d'être possible, cette circonstance ne saurait dispenser la Compagnie de l'obligation d'assurer l'écoulement de ces eaux retenues par les travaux du chemin de fer et de réparer les dommages qu'elles peuvent causer aux propriétés voisines. Pour arriver à cette solution on a soutenu que le département et la commune, en faisant des travaux sur leurs chemins dans les environs de la voie ferrée et notamment en exhaussant un pont situé sur un bief et sur lequel passaient autrefois des eaux provenant d'un chemin, n'avaient usé que d'un droit incontestable qui ne pouvait pas engager leur responsabilité.

Cette décision mal comprise semblerait poser en principe qu'il est permis, après l'établissement d'un

chemin de fer, de modifier, aux abords, le régime des eaux par des changements opérés sur des voies publiques, sans engager la responsabilité des auteurs de ces changements et en imposant au chemin de fer l'obligation de modifier ses propres travaux pour assurer l'écoulement des eaux ainsi déviées. Nous ne saurions aller si loin et nous ne pensons pas que ce soit là la portée qu'il faille donner à cette décision. Sans doute la Compagnie en établissant sa ligne doit maintenir le libre et régulier écoulement des eaux et ses plans ne doivent être approuvés que lorsque l'administration s'est assurée qu'ils donnent une complète satisfaction à cette obligation. D'un autre côté, l'administration n'est pas, par cela même, liée au point de ne pouvoir rectifier les voies publiques établies sur des terrains placés sur un niveau supérieur au chemin de fer et d'où descendent les eaux aboutissant à la voie ferrée. Mais de même que le chemin de fer, au moment de sa construction, doit respecter l'état des lieux et s'y conformer dans l'exécution des travaux, de même lorsque cet établissement a eu lieu, il y a, de son côté, un droit acquis et s'il est toujours permis de rectifier les voies publiques voisines, ce sera, de la part de ceux qui font exécuter ces rectifications, à la charge de payer la réparation de tous les dommages que cette rectification causera et de supporter les prix des travaux qu'il sera nécessaire de faire pour prévenir ces dommages. Un particulier ne pourrait changer le régime des eaux à l'encontre des fonds inférieurs (art. 640 du Cod. Civ.), l'ad-

ministration le pourra pour un travail d'intérêt public, mais à charge d'en supporter les conséquences pécuniaires.

La Compagnie du chemin de fer devra toujours supporter les conséquences des rectifications s'il s'agit de se débarrasser des eaux qu'elle a amenées elle-même sur les lieux par ses propres travaux, elle devra encore supporter ces conséquences si ce ne sont point les rectifications qui causent ces dommages, mais l'insuffisance des moyens d'écoulement établis dès la confection de la voie ; il en sera encore ainsi s'il s'agit même de ces légers accroissements de volume d'eaux pluviales qui résultent de modifications sur routes par voie de simple entretien ; mais les conséquences de rectifications postérieures à l'établissement de la ligne au moyen de travaux neufs modifiant entièrement le régime des eaux, sur le mouvement desquelles les travaux primitifs de la Compagnie n'avaient aucune influence, ne pourraient êtremis à sa charge.

§ IV.

Création de voies nouvelles après l'établissement des chemins de fer

—

SOMMAIRE

66. Ouverture de voies nouvelles après la mise en exploitation d'un chemin de fer.

67. Frais d'établissement d'ouvrages pour la traversée des chemins de fer

68. Autorisation d'établir des passages non prévus avant les travaux.

69. Déplacement de chemins par extension de gare ; enquête.

70. Modifications des routes aux abords des chemins de fer après leur achèvement, à la charge de qui sont les travaux nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux s'il est changé ? Renvoi.

66. *Ouverture de voies nouvelles après la mise en exploitation du chemin de fer.* — Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient une ligne concédée, la Compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux ; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie (cahier des charges, art. 59).

Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé un chemin de fer concédé, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée ne pourra donner ouverture à une demande d'indemnité de la part de la Compagnie concessionnaire (art. 60).

67. *Frais d'établissement d'ouvrages pour la tra-*

versée des chemins de fer. — Nous venons de voir que tous les travaux et toutes les dépenses auxquels donne lieu l'établissement de nouvelles voies à la rencontre des chemins de fer déjà construits sont à la charge de la caisse qui doit pourvoir à l'établissement de ces voies nouvelles, qu'il faille passer au-dessus ou au-dessous de la voie ferrée ou à niveau. Les maisons de garde, barrières et même les signaux à établir à l'occasion de ces passages sont toujours à la charge des mêmes caisses ; mais nous aurons à remarquer quant il sera question de l'entretien, qu'il passe à la charge des Compagnies concessionnaires après la réception des travaux, pour tous ceux de ces ouvrages qui incorporés à la voie en forment une dépendance. Dans ces frais sont compris ceux des gardes barrières, nous aurons, au surplus, à revenir là dessus en nous occupant des questions d'entretien (articles 30 et 31 du cahier des charges).

68. *Autorisation d'établir des passages non prévus avant les travaux.* — L'exécution des travaux rend plus sensibles que ne peuvent l'indiquer les plans primitifs, les inconvénients que présente parfois pour les communications l'établissement des voies ferrées. Parfois même la construction des stations, ou toute autre cause rendent nécessaires l'établissement de nouveaux passages, que la Compagnie peut consentir à établir, que des réunions de propriétaires intéressés ou des

communes consentent à prendre à leur charge. L'assentiment de la Compagnie ne suffit pas pour que ces passages puissent être régulièrement établis. Avant comme après l'établissement du chemin de fer ils ne peuvent être créés que sous l'autorisation ministérielle.

Les préfets peuvent bien autoriser les travaux à faire aux abords du chemin de fer mais non les travaux de croisement, et les plans et projets devraient être soumis, dans ce cas, pour les voies d'accès au préfet, et pour les travaux sur ou sous voie, au ministre. Pour éviter cette double instruction et ne pas scinder une appréciation qui doit porter sur un travail dont les parties ne constituent qu'un tout indivisible, on soumet les projets en entier au préfet et après avoir obtenu son autorisation on présente à la sanction ministérielle l'arrêté préfectoral.

69. *Déplacement de chemins par extension de gare; enquête.* — Une décision ministérielle du 18 juillet 1861 rendue à l'occasion de la gare de Elogny, dépendant du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, a reconnu que le déplacement d'un chemin latéral occasionné par les travaux d'agrandissement d'une gare doit être précédé d'une enquête de *commodo* et *incommodo*, par application de l'Ordonnance du 18 février 1834.

M. Palaa, qui, dans son *Dictionnaire législatif et règlementaire des chemins de fer*, cite cette décision au mot *gare*, § 3, et *chemins latéraux*, § 2, ajoute

que toutefois lorsque la Compagnie a acquis à l'avance les terrains à l'amiable et a pris des arrangements avec les riverains, ou, enfin, s'il ne s'élève aucune réclamation, le déplacement peut être directement autorisé par l'administration, sous la condition que le chemin latéral sera rétabli dans des conditions équivalentes de viabilité, et il cite l'approbation ministérielle du 17 mars 1860 pour la gare de Bonnard, dépendant du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Cela ne me paraît pas juridique ni régulier. Comment savoir si le projet ne soulève aucune réclamation tant qu'il est dans les cartons et les bureaux et que les intéressés peuvent ignorer son existence, ou les suites que l'administration voudra lui donner. Et si des réclamations s'élèvent plus tard, comment rejeter le recours au contentieux formé contre une décision prise sans accomplissement préalable des formalités légales. L'enquête sera inutile comme formalité préalable à l'acquisition de terrains vendus, mais non au point de vue de la sauvegarde des intérêts des tiers qui doivent pouvoir présenter leurs observations avant que l'administration prenne une décision.

70. *Modification des routes aux abords des chemins de fer après leur achèvement ; à la charge de qui sont les travaux nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux s'il est changé ? renvoi.* — Nous avons indiqué *supra*, n° 65, les conséquences juridi-

ques que peuvent avoir, notamment au point de vue des obligations des Compagnies par rapport au régime des eaux, les modifications apportées aux anciennes voies publiques, changeant le système d'écoulement, des eaux lorsque ces modifications ont été exécutées après l'entier achèvement des chemins de fer.

CHAPITRE II.

Construction ; — Prescriptions règlementaires et techniques ; — Dépenses occasionnées par les travaux ; — Portée des obligations des Compagnies.

---

§ I.

Travaux

SOMMAIRE

71. Objet de ce chapitre.
72. Règle générale pour l'établissement des passages à la rencontre des routes.
73. Les dimensions déterminées par les règlements, pour les passages sur voie ou sous voie, doivent-être respectées.
74. Mode d'exécution des ouvrages ; matériaux à employer.
75. Passages au-dessus des routes.
76. Passages au-dessous des routes.
77. Contraventions aux arrêtés pris par l'administration, pour régler les passages des chemins de fer, au-dessus ou au-dessous des voies de terre.
78. Epreuves des ponts.
79. Les dimensions des passages sur ou sous voie, déterminées

pour les chemins publics, ne sont pas obligatoires pour les chemins privés.

80. Passages à niveau ; inconvénients qu'ils présentent.

81. Etablissement des passages à niveau.

82. Inconvénients des passages à niveau établis à l'extrémité des gares.

83. Passages à niveau pour les particuliers.

84. Constituent des contraventions s'ils ne sont pas autorisés par l'administration, le fussent-ils par le concessionnaire.

85. Défense d'établir des rails en saillie sur les passages à niveau.

86. Barrières.

87. Passages pour piétons et portillons.

88. Barrières sur les chemins de fer d'intérêt local ; clôtures.

89. Barrières sur les chemins de fer destinés à desservir des exploitations industrielles.

90. Croisements entre chemins de fer.

91. Clôtures.

92. Modifications des routes ; tracé.

93. Tracé des chemins privés déviés.

94. Passages provisoires.

95. Exécution tardive du rétablissement des voies de terre.

96. Malfaçons et omissions dans l'exécution des travaux ; compétence.

97. Travaux de modification de passages, sur les lignes en exploitation ; autorisation, précautions à prendre.

71. *Objet de ce chapitre.* — Les prescriptions réglementaires et techniques concernant les travaux à faire pour le maintien ou le rétablissement des communications sur les chemins publics ou privés traversés ou longés par les chemins de fer résultent des conditions imposées par les cahiers des charges aux concessionnaires des chemins de fer.

Voici, d'après un assez grand nombre de lois et décrets qui régissent les concessions faites aux grandes Compagnies et partant qui sont applicables aux réseaux les plus importants, les règles à suivre ;

72. *Règle générale pour l'établissement des passages à la rencontre des routes.* — A moins d'obstacles locaux dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Ces prescriptions formant l'article 10 du cahier des charges accompagnant les anciennes concessions et qui avaient pour but de prohiber autant que possible les passages à niveau sur les grandes routes, n'en laissaient pas moins à l'administration le droit d'apprécier les circonstances dans lesquelles cette prohibition devait être levée et le passage à niveau autorisé.

L'article 10 de l'ancien cahier des charges a été modifié dans les concessions postérieures, de manière à marquer d'une manière moins formelle la prohibition, et de laisser à l'administration plus de liberté dans ses appréciations et plus de latitude pour accorder les autorisations d'établir des passages à niveau. Ainsi dans le cahier des charges joint à la concession du 22 août 1871 du chemin de fer d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir, auquel les *Annales des ponts et*

chaussées se rattachent comme à un cahier des charges type, l'article 10 de l'ancien cahier des charges est remplacé par la rédaction suivante :

« La Compagnie sera tenue de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration. »

Il est toutefois à remarquer que dans l'article 9 du cahier des charges annexé par la loi du 2 août 1875 pour la concession du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre; dans l'article 10 du cahier des charges annexé par le décret du 19 juin 1871 à la concession du chemin de fer d'intérêt local de Canaples à Amiens ; dans l'article 8 bis du cahier des charges annexé par le décret du 12 mars 1871, à la concession d'un chemin de fer destiné à desservir les mines de Marsangs, et dans d'autres concessions récentes on revient à l'ancienne rédaction. La nouvelle rédaction est, au contraire, adoptée dans l'article 11 de la concession du chemin de Saint-Lô aux limites du département de l'Orne, par décret du 25 octobre 1872 ; par l'article 9 de la concession de Marcoing vers Bapaume du 20 janvier 1875, et dans d'autres documents de cette nature.

La tendance à tolérer de plus en plus l'établissement des passages à niveau est encore plus franchement accusée dans l'article 10 du cahier des charges annexé à la concession faite par la loi du 6 juillet 1875 à la Compagnie de Picardie et Flandres de divers chemins de fer. Cet article porte, en effet : « A moins d'obstacles

locaux dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu sous les conditions stipulées dans l'article 13. » Cet article concerne la pose des contre-rails et autres mesures concernant l'établissement des passages à niveau.

Nous allons revenir d'ailleurs bientôt sur ces modes de passage après avoir étudié les passages par pont sous voie ou sur voie.

73. *Les dimensions déterminées par les règlements pour les passages sur voie ou sous voie doivent être respectées.* — Nous avons dit que les travaux ne devaient être entrepris qu'après l'approbation des projets par l'administration supérieure. En ce qui concerne les ponts sur voie ou sous voie, les cahiers des charges ont déterminé des dimensions minimum en hauteur et largeur que nous allons faire connaître et qui doivent être rigoureusement respectées par les autorisations. Une autorisation contraire aux conditions insérées dans les cahiers des charges, présentant un caractère ferme et obligatoire, ne pourrait couvrir la Compagnie concessionnaire et n'empêcherait pas le refus de réception des travaux, leur démolition, et leur rétablissement dans les conditions règlementaires.

74. *Mode d'exécution des travaux; matériaux à employer.* — Une autre règle générale applicable aux travaux et concernant leur exécution est écrite dans

l'article 18 du cahier des charges, qui porte : « la Compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

« Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs a construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration. »

75. *Passage au-dessus des routes.* — L'article 11 de la plupart des cahiers des charges porte : « Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

« Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef à partir du sol de la route sera de 5 mètres au moins ; pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de 4 mèt. 30 centimètres au moins.

« La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'ad-

ministration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0,80 centimèt.

« Sur les lignes et sections pour lesquelles la Compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4 mèt. 50 centimèt. au moins. »

Ces prescriptions se retrouvent textuellement dans les cahiers des charges les plus récents ; je ne trouve qu'une modification insignifiante dans le cahier des charges du chemin d'intérêt local de Marcoing à Bapaume, concession du 20 janvier 1875, où il est dit que la largeur des viaducs entre parapets, dans les cas où il doit être de 4 mèt. 50 centimèt. au moins, d'après les prescriptions ci-dessus, pourra n'être que de 4 mèt. 45 centimèt.

Il est presqu'inutile d'ajouter que pour les chemins d'intérêt local les cahiers des charges ne reproduisent pas l'obligation de donner à la voie une largeur minimum de 8 mètres, mais uniquement la largeur de 4 mèt. 50 centimèt.

76. *Passage au-dessous des routes.*— D'après le cahier des charges type, lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin de fer sera fixée par l'administration en tenant compte des circonstances locales, mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route

nationale et à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

« L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 4 mèt. 80 cent. au moins (art. 12 du cahier des charges).

Ajoutons, avec plusieurs cahiers des charges, que sur les lignes ou sections pour lesquelles la Compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de 4 mèt. 50 cent.

Cette distance a depuis été réduite dans certaines concessions ; ainsi elle n'est que de 4 mètres dans les concessions d'Avranches à Passais (décret du 25 octobre 1873, article 15). Elle est de 4 mèt. 45, article 11, concession du 20 janvier 1875 du chemin de Marcoing à Bapaume.

En Angleterre les prescriptions relatives à la largeur des routes sur ou sous le chemin de fer et à la hauteur de voûte au-dessus de ces routes n'ont rien de constant; elles varient d'un acte à l'autre, pour la largeur des routes à barrières de 4 mèt. 50 à 9 mètres, pour celle des routes publiques à voitures, de 4 mèt. 50 à 7 mèt. 60, et la hauteur de voûte sur ces routes est de 4 mèt. 50 à 5 mèt. 60 (Bineau, *Chemins de fer d'Angleterre*, p. 104).

77. *Contraventions aux arrêtés pris par l'administration pour régler le passage des chemins de fer au-dessus ou au-dessous des voies de terre.* — Les concessionnaires de chemin de fer qui ne se conformeraient pas aux arrêtés administratifs fixant l'emplacement et la dimension des ouvrages d'art à établir à la rencontre des chemins, contreviendraient aux dispositions des articles 12 et 14 de la loi du 15 juillet 1845 et seraient passibles d'une amende de 300 à 3,000 fr.

Le Conseil d'Etat a fait l'application de cette règle le 4 mars 1858 à l'encontre de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui avait construit dans les arrondissements de Chaumont et de Langres 22 ponceaux n'ayant pas les dimensions fixées par les arrêtés préfectoraux.

Le Conseil d'Etat en confirmant l'arrêté du Conseil de préfecture qui avait prononcé 22 amendes distinctes, a reconnu qu'il y avait autant de contraventions que d'ouvrages d'art irrégulièrement construits et que c'était à bon droit qu'une amende distincte avait été prononcée pour chaque contravention.

Dans l'espèce, lorsque la Compagnie est arrivée devant le Conseil d'Etat, elle se prévalait d'un arrêté du préfet qui, postérieurement aux procès-verbaux dressés contr'elle, l'autorisait à maintenir les travaux qu'elle avait exécutés, mais le Conseil d'Etat a déclaré, comme il l'a toujours fait avec raison dans des cas analogues, qu'une autorisation postérieure à un fait contraire aux

lois ne pouvait pas couvrir cette illégalité et il a repoussé l'excuse. En pareil cas il peut bien y avoir lieu à ne pas prononcer des mesures pour assurer la réparation du préjudice causé, puisque l'arrêté d'autorisation couvre le vice de la construction faite et permet de la conserver, mais l'acte illégal auquel elle doit son existence ne perd pas son caractère d'illégalité, l'infraction aux lois reste et la répression, au point de vue pénal, ne peut être évitée.

Ce que nous venons de dire concernant les contraventions aux prescriptions de l'administration pour le passage des chemins de fer au-dessus ou au-dessous des routes, n'est que l'application de la règle générale que nous rappellerons bien souvent, et qui est applicable à toutes les contraventions aux décisions de même nature concernant les travaux à exécuter pour opérer d'autres modifications aux routes, toutes les fois que ces travaux ne peuvent être faits d'après les cahiers des charges sans approbation préalable de l'administration.

78. *Epreuve des ponts*. — Les circulaires ministérielles des 26 février 1858 et 15 juin 1869 sur les épreuves à faire subir aux ponts métalliques supportant les voies des chemins de fer, ou supportant les voies de terre, sont des documents excessivement techniques que je n'ai pas cru cependant me borner à indiquer ; précisément à cause de leur nature il n'est pas toujours facile de les retrouver et mon travail portant sur ces

matières spéciales je crois devoir reproduire le texte de ces deux circulaires.

Circulaire ministérielle du 26 février 1858, prise sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées et concernant les épreuves à faire subir aux ponts métalliques supportant les voies des chemins de fer :

« Ces épreuves seront de deux espèces et auront lieu d'abord par un chargement de poids mort, ensuite au moyen d'un poids roulant.

« 1° Chaque mètre linéaire de simple voie sera chargé d'un poids additionnel de 5,000 kilogrammes pour les travées d'une ouverture de 20 mètres et au-dessous, et de 4,000 kilogrammes pour celles d'une ouverture supérieure à 20 mètres, sans que, dans ce dernier cas, le poids puisse jamais être moindre de 100 tonnes. Cette charge devra rester au moins huit heures sur le pont et n'en être retirée que deux heures après que la flèche prise par les poutres aura cessé de croître.

« Pour les ponts à plusieurs travées, chacune d'elles sera chargée d'abord isolément ; elles le seront ensuite simultanément.

« Dans les ponts où les voies sont solidaires entr'elles, chaque voie sera chargée successivement, l'autre voie restant libre. Elles le seront ensuite simultanément.

« Chaque épreuve partielle aura lieu conformément au premier paragraphe du présent article.

« 2° Une première épreuve au moyen de poids roulant se fera par le passage, sur chaque voie, d'un train

composé de deux machines, pesant chacune, avec leur tender, 60 tonnes au moins, et de wagons portant chacun un chargement de 12 tonnes, en nombre suffisant pour couvrir au moins une travée entière. Ce train marchera successivement avec des vitesses de 20 kilomètres et de 35 kilomètres au moins.

« Une seconde épreuve aura lieu au moyen du passage sur la voie d'un train composé de deux machines, pesant chacune, avec leur tender, 35 tonnes au moins et de wagons dont le poids sera établi comme dans les trains ordinaires de voyageurs et en nombre suffisants pour couvrir au moins une travée entière ; ce train marchera successivement avec des vitesses de 40 kilomètres et de 70 kilomètres à l'heure.

« Pour les ponts à deux voies, les épreuves par poids mouvant auront lieu d'abord sur chaque voie isolée, puis simultanément sur les deux voies en faisant marcher les deux trains parallèlement dans le même sens, ensuite en sens opposé, de manière à se croiser sur le milieu des travées » (Potiquet, t. 2, n° 311, p. 222).

Ponts métalliques destinés aux voies de terre; circulaire ministérielle du 15 juin 1869, après avis du Conseil général des ponts et chaussées, disposant que les ponts dépendant des voies de terre placés dans les attributions du ministère des travaux publics doivent satisfaire aux conditions suivantes :

« I. Les travées métalliques devront être en état de

livrer passage à toute voiture dont la circulation est autorisée par le règlement du 10 août 1852, sur la police du roulage et des messageries, c'est-à-dire aux voitures attelées au maximum de cinq chevaux, si elles sont à deux roues, et de huit chevaux, si elles sont à quatre roues.

« On admettra que le poids du chargement et de l'équipage peut s'élever à 11 tonnes pour les voitures à deux roues, et à 16 tonnes pour les voitures à quatre roues dont les essieux sont écartés de 3 mètres.

« II. Les dimensions des pièces des travées métalliques sont calculées de telle sorte que le travail du métal, par millième carré, sous la plus grande charge pouvant résulter des stipulations de l'article 1 ou des épreuves dont il sera parlé ci-après, soit limité, savoir :

« A 1 kilogramme pour la fonte travaillant par extension.

« A 5 kilog. pour la fonte travaillant par compression.

« A 6 kilog. pour les fers forgés ou laminés, tant à l'extension qu'à la compression.

« Toutefois l'administration se réserve d'admettre des chiffres plus élevés pour les grands ponts, lorsque des justifications suffisantes seront produites en ce qui touche les qualités de la matière, les formes ou les dispositions des pièces.

« III. Chaque travée métallique sera soumise aux épreuves suivantes :

« Une première épreuve par poids mort, uniformément réparti, sera faite au moyen d'une charge additionnelle de 400 kilogrammes par mètre carré de tablier, trottoir compris. Cette charge devra demeurer en place pendant huit heures au moins et, en tout cas, jusqu'à ce que le tablier ait cessé de s'abaisser.

« On procèdera ensuite à une seconde épreuve, par poids roulant, avec celles des voitures à deux roues ou à quatre roues qui, chargées au maximum, produiraient le plus grand effort, eu égard à l'ouverture de la travée. Cette épreuve sera réalisée en faisant passer en même temps au pas, sur le tablier, autant de voitures qu'il en pourra contenir avec leurs attelages, sur le nombre de files que comportera la largeur de la voie charretière.

« L'ensemble de toutes les voitures que pourra ainsi contenir la travée y stationnera pendant une demi-heure.

« Pour les ponts à plusieurs travées, chacune d'elles sera chargée isolément, elles le seront ensuite simultanément. »

La circulaire continue en donnant certaines explications sur les prescriptions précédentes. Je passe sous silence les dispositions qui ne contiennent que des considérations générales ou qui sont relatives au recensement et à la vérification des anciens ponts métalliques, je me borne à rapporter les suivantes, qui ont pour objet l'application des règles ci-dessus posées ;

« L'article 1 pose un principe qui n'est pas discutable : « c'est que les ponts métalliques doivent, comme

tous les autres ponts, satisfaire aux conditions de la liberté du roulage, telle qu'elle est admise par les lois et les règlements. Les attelages étant seuls limités, il a fallu recourir à l'expérience pour estimer les plus grands chargements que comportent ces limites. Ils dépendent évidemment de la vigueur des chevaux attelés et de l'état de la voie sur laquelle le roulage s'opère. Les chiffres donnés au deuxième paragraphe de cet article 1er peuvent être considérés comme des maxima pour toute la France ; ils résultent du témoignage unanime des ingénieurs attachés aux grandes Compagnies des chemins de fer. S'il existe encore quelque incertitude, elle ne porte que sur l'écartement des essieux dans les charriots à quatre roues attelés de huit chevaux, qui peuvent traîner 16 tonnes. L'erreur sur ce point n'excède pas 0 mèt. 50 en plus ou en moins, et elle est en réalité sans importance, car les charriots ne sont plus guère employés que pour le transport des machines ou de leurs organes, et ne parcourent que de faibles distances, il n'y a pas lieu d'en tenir compte pour le calcul de la résistance des pièces transversales, puisque les deux roues de la charrette sont plus pesantes que deux des roues du chariot, et l'hypothèse d'un écartement de 3 mètres suffit très bien à l'établissement des calculs pour la résistance des pièces longitudinales, lorsque la longueur du pont exige que l'on prenne en considération l'éventualité du passage des chariots.

« Les épreuves réglées par l'article 3 donnent lieu,

en ce qui concerne le chargement de poids mort, uniformément réparti, à des observations analogues à celles qui ont déjà été présentées. Pour les ponts de faible ouverture, la charge de 400 kilogrammes par mètre carré de tablier ne représente qu'une faible fraction des efforts qu'occasionnent les poids roulants. Si le pont avait une très grande ouverture, la surcharge de 400 kilogrammes, pourrait au contraire, devenir excessive, et il serait loisible aux auteurs des projets d'en discuter la convenance.

« Je n'ignore pas que, dans quelques localités, les épreuves seront rendues difficiles par le manque des équipages nécessaires à leur réalisation. Les ingénieurs chercheront alors à arriver au même résultat à l'aide d'engins à peu près équivalents. Une garantie sérieuse aura été obtenue, en tout cas, par l'adoption de nouvelles bases fondamentales qui serviront dorénavant à l'établissement des projets.... » (A. Potiquet, t. 4, n° 691, p. 33).

79. *Les dimensions des passages sur ou sous voie déterminées pour les chemins publics ne sont pas obligatoires pour les chemins privés.* — Une exception doit être faite, en ce qui concerne les chemins privés, aux règles que nous venons d'indiquer, relatives aux dimensions des passages sur voie ou sous voie. On remarquera, en effet, que les articles 10 et 13 des cahiers des charges déterminent les règles applicables à l'occasion des passages à niveau, suivant qu'il s'agit de

chemins privés ou publics, tandis que les articles 11 et 12 ne s'occupent que des chemins publics, lorsqu'il s'agit de régler les conditions de passage des chemins de fer au-dessus ou au-dessous des routes. Il en résulte qu'en matière de chemins privés une plus grande latitude sera donnée à l'administration pour régler la largeur de ces ponts, notamment lorsqu'ils seront établis sur le chemin de fer et, en pareil cas, on pourra permettre l'établissement de simples passerelles pour piétons avec une largeur moindre de 4 mèt. 50. Si la voie est établie sous le chemin de fer, sa hauteur sous clef à partir du sol et la largeur de la voie pourront avoir des dimensions moindres ; mais dès qu'il s'agit d'un chemin charretier, l'administration devra exiger que les conditions applicables aux simples chemins vicinaux soient au moins respectées, car si le chemin privé est ordinairement moins fréquenté qu'un chemin vicinal, il n'en faut pas moins qu'il puisse être pratiqué avec les charrettes qui fréquentent ces mêmes chemins.

Au surplus, lorsque je dis que l'administration n'est point soumise aux limitations des articles 11 et 12 lorsqu'elle règle les passages sur les voies privées et au-dessous, cela ne doit s'entendre que des dispositions qu'elle prend concernant les chemins eux-mêmes et notamment leur hauteur sous chemin de fer et leur largeur, car les obligations de ces articles concernant la voie ferrée elle-même doivent être respectées.

Ainsi un chemin privé passera sous la voie ferrée il ne sera pas obligatoire pour l'administration de laisser

entre la clef de voûte du pont soutenant la voie ferrée et le sol du chemin privé une hauteur de 4 mèt 30 au moins. Si ce chemin privé passe sur la voie il ne sera pas nécessaire de lui donner une largeur de 4 mètres au moins; mais si le chemin de fer passe sur le chemin, la largeur du tablier du pont recevant la voie ferrée ne peut être moindre que celle fixée en l'article 11, et si le chemin de fer passe sous le chemin privé, l'ouverture du pont entre les culées et la distance verticale ménagée pour le passage des trains ne pourra être inférieure au minimum fixé par l'article 12. En d'autres termes, une complète latitude paraît être donnée à l'administration pour régler ce qui concerne le passage privé, mais pour les dimensions établies pour le service du chemin de fer elle ne peut dépasser les limites déterminées par le cahier des charges.

Nous disons que l'administration semble pouvoir arrêter avec une faculté d'appréciation illimitée les travaux à faire sur ou sous voie pour le passage des chemins privés ; ajoutons que cependant lors de la mise à l'enquête des plans les hauteurs et largeurs de ces passages sont généralement indiqués et que l'administration doit se mouvoir dans la limite de ces indications portées sur des actes revêtus de son approbation. Si les engagements ainsi pris par la Compagnie étaient modifiés lors de l'exécution et après les contrats intervenus amiablement ou judiciairement, les faits postérieurs modifiant la situation, donneraient lieu à indemnité s'ils causaient un dommage.

80. *Passages à niveau ; inconvénients qu'ils présentent.* — Nous avons vu que ce n'était en quelque sorte que par tolérance que les passages à niveau sont admis et dans les cas où il est impossible d'établir un passage au moyen de ponts en dessous ou en dessus du chemin de fer à la rencontre des voies de terre et notamment des routes nationales et départementales. On comprend, en effet, les inconvénients que présentent ces passages, surtout sur des chemins de fer très fréquentés et parcourus par des trains nombreux. Le plus souvent fermés et inaccessibles pour ceux qui suivent les voies de terre, ils sont une gêne sérieuse pour la circulation et toujours ils présentent un véritable danger à la fois pour les chemins de fer et pour les voies de terre.

Ces inconvénients sont moins grands lorsque les passages à niveau sont établis sur des alignements et sur des parties découvertes des lignes, ou sur des courbes en remblais, parce qu'ils peuvent être aperçus de loin sur la ligne et surtout parce que ceux qui les fréquentent peuvent s'assurer que la voie sera libre tout le temps qu'il leur faudra pour la franchir ; mais il est regrettable de les pratiquer à l'extrémité des tranchées, aux abords des souterrains et de certaines courbes.

Les Compagnies, pour diminuer les frais de construction, sont généralement portées à les multiplier et à user quant à ce de la tolérance de l'administration ; mais, d'un autre côté, si un passage à niveau est bien plus économique pour le service de la construction

qu'un pont, sur les points où le passage doit être gardé, il doit être accompagné d'une maisonnette de garde, de barrières et de travaux qui ne s'élèvent pas à moins de 3,000 francs,. de plus le traitement d'un garde barrière et les frais d'éclairage et de signaux viennent ensuite peser sur l'exploitation.

Dans plusieurs ouvrages techniques sur les chemins de fer d'intérêt local, j'ai rencontré une défense fort vive des passages à niveau affranchis du gardiennage. M. E. Level entr'autres, dans son travail sur *la Construction et l'Exploitation des chemins de fer d'intérêt local*, soutient, page 175. que les passages à niveau ne présentent que des avantages, et aucun inconvénient sérieux, il voit bien moins de danger à les laisser libres que de permettre au public de se lancer librement au milieu de certaines artères de Paris, et il soutient que bien que ces passages représentent les 48 centièmes des traversées de tout genre établies sur le réseau concédé aux grandes Compagnies, ils n'ont jamais donné lieu à un accident fâcheux pour les trains. Nous trouvons, d'un autre côté, dans les rapports officiels, la preuve que le public n'est pas aussi prudent et avisé qu'il devrait l'être ; que les accidents sont nombreux sur ces passages et que s'il faut habituer le public à veiller à sa propre sûreté sur des points où son attention doit être suffisamment excitée et où il peut avec prudence traverser sans danger un espace fort court ; l'expérience prouve que cette pratique ne s'acquiert qu'avec des accidents trop nombreux et des dangers

trop grands pour que l'administration puisse se désintéresser complètement il; est dès lors difficile de s'associer au désir de ceux qui demandent que l'on substitue à l'avenir des passages à niveau sans gardiens aux passages sous rails et sur rails. Si cela est une mesure praticable sur certains chemins d'intérêt local à circulation très distancée et sur des points où les routes de terre sont peu fréquentées, ce n'est pas admissible sur des chemins de fer, sans cesse sillonnés par des trains se croisant dans des directions différentes, parcourus à grande vitesse ; ni pour des voies de terre très fréquentées et notamment aux abords des villes et des agglomérations d'habitants.

L'allusion à ce qui se passe dans les grandes villes où la circulation malgré la liberté et la rapidité de ses allures se produit sans que les accidents se multiplient trop a quelque chose de séduisant de primeabord ; mais la situation n'a rien de commun. L'attention ne saurait être surexcitée en vue d'un passage à niveau comme elle l'est dans la rue d'une grande ville ; l'habitude du danger et l'adresse pour l'éviter ne peuvent s'acquérir dans les mêmes conditions. La traversée des passages a quelque chose d'anormal pour les animaux qui rompt leurs allures, nuit à la régularité de leur marche et à l'exécution régulière du commandement que leur imprime ailleurs une direction facile et sûre. Le maladroit, dans les grandes villes, est évité par son voisin mieux avisé et plus habile ; le train n'aura plus pour lui ces complaisances s'il s'engage mala-

droitement sur le passage. D'autre part, l'action incessante et multipliée de la police et des règlements ne peut se produire avec une pareille activité et une égale efficacité sur le passage sans gardiens, et ce que disait le rapporteur de la loi à la Chambre des pairs est encore vrai. On ne peut pas, sans une indifférence blâmable, abandonner les citoyens à toutes les suites de l'ignorance, de l'inattention, de la curiosité, et quelquefois d'une vaine et orgueilleuse témérité.

Les législations étrangères, moins amies de la règlementation que la nôtre, n'ont cependant pas témoigné moins de répugnance à admettre les passages à niveau sans gardien et surtout à les préférer aux passages sur rails ou sous rails. M. Bineau, dans son volume sur les chemins de fer d'Angleterre, dit, page 103, que la traversée des routes publiques à voiture par les chemins de fer ne peut avoir lieu dans ce pays au moyen de passages à niveau que dans les cas exceptionnels indiqués dans l'acte de concession. Dans la législation des chemins de fer d'Allemagne de M. de Reden, traduit par M. Tourneux, on lit, page 91, que les routes peu fréquentées peuvent seules être traversées à niveau en Allemagne. Et qu'on ne me reproche pas de prendre mes citations dans des publications un peu anciennes; je trouve les mêmes indications dans la législation fort récente d'un pays assez habitué à ne pas multiplier les précautions règlementaires et à laisser le plus souvent à l'initiative individuelle le soin de pourvoir à la sûreté des citoyens. Aux termes de l'article 80 de l'acte du 27

juin 1874 sur la codification de la législation des chemins de fer dans l'état de Massachussets, lorsqu'une voie de fer croise une route, elle doit passer au-dessus ou au-dessous, et le passage à niveau ne doit être établi qu'après avoir été déclaré de nécessité publique après enquête.

Concluons en que nos règlements ne sont pas trop prévoyants lorsqu'ils ne font que tolérer les passages à niveau sur les chemins de fer d'intérêt général et qu'ils ne se montrent plus faciles que pour les passages à niveau sur les chemins d'intérêt local,

81. *Etablissement des passages à niveau.* — Nous aurons occasion de nous occuper plus tard de la police des passages à niveau, indiquons ici les règles relatives à leur établissement.

Voici ce que porte l'article 13 des cahiers des charges :

« Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails doivent être posés sans aucune saillie ni dépression, sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

« Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45 degrés sexagésimaux.

« Chaque passage à niveau sera muni de barrières ;

il y sera, en outre, établi une maison de garde, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

« La Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières. »

Aux termes du dernier paragraphe de l'article 14, l'administration reste libre d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la clause relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Cette rédaction et les prescriptions qu'elle comporte, intégralement maintenues pour les chemins de fer récemment concédés, ont varié toutefois en ce qui concerne les chemins d'intérêt local ; ainsi dans le chemin de Miramas à Bouc (Bouches-du-Rhône), décret du 1er avril 1875, nous lisons, article 10 du cahier des charges : « que les passages à niveau des routes nationales et départementales, et des chemins de grande communication seront munis de barrières laissant entr'elles, lorsqu'elles seront ouvertes, une voie libre de 6 mètres de largeur.

« Les barrières des passages à niveau des autres chemins, si l'administration estime qu'il y a lieu d'en établir, pourront ne laisser entr'elles, lorsqu'elles seront ouvertes, qu'une voie libre de 4 mètres de largeur ; tous les passages à niveau doivent toujours être munis de contre-rails en fer.

« Les passages à niveau non munis de barrières seront droits et limités par des bornes.

Art. 11. « Les passages à niveau munis de barrières

seront gardés. Les types des barrières et celui des maisons de garde dont l'administration reconnaitrait l'utilité seront soumis à l'approbation de l'administration.

Ailleurs on laisse encore à l'administration le soin d'apprécier s'il y a lieu d'établir des barrières et d'en régler la forme, et le mode de manœuvre, sur la proposition des concessionnaires (article 14, cahier des charges de concession du chemin d'intérêt local d'Avranche à Passais, décret de concession du 25 octobre 1873).

Les voies, à la traversée des passages à niveau, sont posées de manière à ménager entre le rail et un contre rail une ornière pour recevoir le rebord des roues. Cette ornière a ordinairement 0,08 centimèt. de largeur sur 0,05 centimèt. de profondeur.

Les passages à niveau très fréquentés ou se trouvant à proximité des villes sont parfois pavés, il faut, dans tous les cas, à défaut de pavé y établir un bon empierrement.

82. *Inconvénients des passages à niveau à établir à l'extrémité des gares.* — L'administration doit, dans tous les cas, éviter de placer les passages à niveau à l'extrémité des gares, surtout lorsque ces passages sont établis sur des voies de terre très fréquentées, et que le passage à niveau est établi sur des rails qui servent à des manœuvres de gare. Des enquêtes ont constaté que sur des passages ainsi établis, et notamment à l'entrée de la gare de Vitry sur le chemin de Strasbourg, la circulation était restée interrompue parfois pendant

plus de deux heures. Sur ce même chemin, à l'entrée des gares de Lagny et de Bar-le-Duc, les mêmes inconvénients ont été signalés. Ils se présentent sur presque toutes les lignes, alors qu'il serait facile à l'administration de les prévenir, en reculant les gares d'une centaine de mètres, alors que le plus souvent la localité s'y prêterait facilement. Ainsi sur la ligne de Marseille aux Alpes, nous avons vu établir sur les routes nationales d'Aix à Avignon et d'Aix à Gap, aux stations de la Calade et de Venelles, des passages à niveau, sur lesquels s'opèrent toutes les manœuvres de ces gares, ce qui amène des temps d'arrêt forts longs et des encombrements sur les routes traversées, encombrement d'autant plus facheux, que les mouvements des locomotives rendent souvent dangereux le stationnement sur ces points, de chevaux et mulets peu familiarisés avec ce bruit et ce mouvement ; et cependant en reportant à 50 mètres plus loin la gare sur des terrains complètements disposés pour celà, ou à la rigueur en déviant la route, on aurait pu placer le passage au moins, en dehors des rails servant aux manœuvres de gare.

Plusieurs rapports des inspecteurs généraux du contrôle, ont eu à signaler les inconvénients que présentent ces passages. Dans l'extrait qui a été fait de ceux de 1868 par M. l'inspecteur général Maniel, et que je trouve dans le 1er volume des *Mémoires des annales des ponts-et-chaussées* de 1872, page 36, je lis : « Les plaintes naissent surtout de l'obstacle qu'apporte à la

circulation des routes, le stationnement des trains sur les passages à niveau contigus aux gares. Il faut partout où il s'agit d'une route importante, que le stationnement soit bien réglé par arrêté des préfets, et qu'on veille rigoureusement à ce que le délai, pendant lequel le passage peut être intercepté, ne soit jamais dépassé au détriment de la circulation de la route ».

83. *Passages à niveau pour les particuliers.* — Il résulte des enquêtes faites à diverses époques, sur l'exploitation des chemins de fer, que « sur presque tous les chemins de fer, il existe des barrières et passages à l'usage des particuliers, et dont la clef est entre leurs mains. »

Ces passages à niveau particuliers, ne peuvent se concéder à prix d'argent, et ils doivent être autorisés au moment de la construction ou postérieurement, dans le cas ou il est reconnu que ces passages sont absolument nécessaires pour la desserte des propriétés et ne peuvent être une cause de gêne et de danger pour l'exploitation.

84. *Ils constituent des contraventions s'ils ne sont pas autorisés par l'administration, le fussent-ils par le concessionnaire.* — Mais à défaut d'autorisation administrative, les travaux faits pour assurer ces passages, constitueraient une contravention punie par le § 2 de l'article 11 de la loi du 15 juillet 1845 ; lors même que

l'autorisation aurait été donnée par le concessionnaire. C'est ce qui a été jugé avec raison par le Conseil d'Etat, le 29 mars 1851, à l'encontre du sieur Chabanne, propriétaire à Saint-Galmier (Loire), qui avait établi sur les fossés de limite du chemin de fer d'Andrezieux à Beaune, des ponceaux en bois, à l'aide desquels il pouvait traverser la voie à niveau. Traduit à raison de ce, devant le Conseil de Préfecture, le sieur Chabanne, répondait qu'en établissant ces ponceaux, il n'avait fait qu'user d'un droit qu'il s'était réservé pour l'exploitation des deux parties de sa propriété, droit qui lui avait été formellement reconnu par la Compagnie concessionnaire du chemin de fer, lorsqu'il lui avait vendu les terrains nécessaires à la construction de ce chemin. Le Conseil de Préfecture sursit à statuer jusqu'à ce que la preuve de cette exception fut rapportée.

Pourvoi du ministre qui soutient qu'il n'y a pas lieu de surseoir ; en établissant sur les fossés du chemin de fer des ouvrages non autorisés, le sieur Chabannes a contrevenu à l'arrêt du Conseil du 6 août 1731, applicable aux chemins de fer en exécution de la loi du 15 juillet 1845 ; l'exception soulevée par le sieur Chabannes fut-elle justifiée, ne pouvait détruire la contravention, la Compagnie n'ayant pas le droit de concéder un passage sur le chemin de fer et l'administration ne l'ayant point autorisé.

Arrêt du Conseil du 29 mars 1851, au rapport de M. Tripier et sur les conclusions de M. Cornudet qui ac-

cueille le pourvoi et annulle l'arrêté du Conseil de Préfecture de la Loire.

85. *Défense d'établir des rails en saillie sur les passages à niveau.* — La plupart des cahiers des charges dans un intérêt de viabilité des passages à niveau, défendent d'y placer des rails en saillie, les contraventions à cette prescription, sont de la compétence des Conseils de Préfecture et punies des peines édictées pour reprimer les contraventions de grande voirie. (Conseil d'Etat, 4 août 1876, chemin de fer de Lille à Valenciennes).

86. *Barrières.* — Aux termes de l'article 4, § 3 de la loi du 15 juillet 1847 : « Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées conformément aux règlements ».

L'article 4 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, dispose également que : « Partout où un chemin de fer est traversé à niveau, soit par une route à voitures, soit par un chemin destiné au passage des piétons, il sera établi des barrières. Le mode, la garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le ministre des travaux publics sur la proposition de la Compagnie ».

L'administration qui est chargée d'approuver les projets types des barrières des passages à niveau, a prohibé le système des lisses, généralement appliqué en

Angleterre et en Belgique, et pratiqué pendant quelque temps en France. (Circulaire des travaux publics, 13 septembre 1856). Mais elle n'a pas adopté un type uniforme.

Les barrières à palissades, généralement employées, sont à un ou deux vantaux suivant leur largeur. Elles s'ouvrent du côté de la route, ou sur les voies. Dans ce dernier cas elles paraissent avoir l'avantage de clore le chemin de fer en ouvrant la route et d'empêcher que les piétons et surtout les bestiaux puissent s'écarter du passage à niveau, pour circuler sur le chemin de fer ; mais d'un autre côté pour obtenir ce résultat, si la route coupe obliquement le chemin de fer, les barrières doivent être très-grandes, et si on néglige de les manœuvrer à l'arrivée d'un convoi, elles sont emportées par la machine.

Sur certaines voies on a établi des barrières roulantes en fer cornière et en fer plat, se mouvant parallèlement aux rails.

L'administration prescrit habituellement de placer les barrières à 3 m. 50 du rail intérieur pour les passages de 4 mètres, et à 4 m. 50 pour les passages de 6.

Pour les travaux exécutés sous l'empire de la loi du 11 juin 1842, les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines étaient à la charge des Compagnies, mais les barrières des passages à niveau restaient à la charge de l'Etat.

En Allemagne les passages à niveau sont fermés au moyen de barrières manœuvrées par des gardes-voies,

ou pour les passages peu fréquentés, à l'aide d'une chaine en fil de fer. Dans ce dernier cas, la distance du point de manœuvre aux barrières ne doit pas dépasser 540 mètres. Les barrières doivent être établies à 4 mètres au moins de l'axe de la voie la plus rapprochée et sont fermées trois minutes au moins avant l'heure du passage des trains. (Rapport de M. Dubocq, ingénieur des mines, dans l'enquête de 1863, page 271).

87. *Passages pour piétons et portillons.* — Les barrières sont généralement accompagnées d'un passage pour piétons, disposé pour empêcher l'entrée des animaux sur la voie. Le système de construction, et surtout de clôture des passages variant à l'infini ; dans l'enquête sur l'exploitation, il a été constaté que tous les ingénieurs du contrôle demandaient que l'on proscrivit les tourniquets et qu'ils fussent remplacés par des portillons.

Le 14 juin 1855, le ministre a arrêté les instructions suivantes :

« Les passages pour piétons, accolés aux barrières des passages à niveau, sont fermés, sur certains chemins de fer, par de simples tourniquets, sous lesquels les enfants ou des animaux domestiques de petite espèce peuvent passer, pour s'introduire sur les voies : ces tourniquets sont en outre incommodes pour les personnes chargées de fardeaux.

» L'insuffisance de ce mode de fermeture, ayant déjà occasionné des accidents, j'ai invité les ingénieurs des divers services du contrôle à me faire connaître s'il n'y

avait pas lieu de supprimer lesdits tourniquets et d'y substituer des portillons se fermant seuls.

» Le service du contrôle, et de son côté le conseil général des ponts et chaussées (section des chemins de fer), ont reconnu qu'il y aurait avantage évident à remplacer les tourniquets par des portillons.

» Sans vouloir adresser à cet égard aucune injonction à votre Compagnie, je me bornerai à lui rappeler que la garde et le service des passages de piétons, accolés aux passages à niveau pour voitures, font partie des obligations générales, concernant le service des barrières des passages à niveau ; que, dès lors, si un accident arrivait par suite de l'insuffisance des clôtures desdits passages, sa responsabilité se trouverait directement engagée, aux termes des articles 19 de la loi du 15 juillet 1845 et 4 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

» Je ne puis donc que vous engager à prendre les mesures nécessaires pour que, soit au moyen de tourniquets auxquels on adapterait des cadres pleins ou à claire voie, soit par l'installation des portillons à simple ou double battant, les passages pour piétons, accolés aux passages à niveau, soient clôturés de manière à empêcher les enfants et les animaux de s'introduire sur les voies. Il importerait également que les barrières fussent munies d'un verrou, ou de tout autre système de fermeture qui permît aux gardes de les tenir fermées pendant le passage des convois. »

88. *Barrières sur les chemins de fer d'intérêt*

local. — La commission d'enquête sur l'exploitation des chemins de fer, avait émis le vœu en ce qui concernait les clôtures, qu'il y avait lieu de supprimer la prescription législative, qui lie sous ce rapport, le gouvernement aussi bien que les Compagnies, et de laisser à l'administration le soin de prononcer, non seulement sur le mode de clôture, mais sur la nécessité même d'une clôture quelconque.

Le ministre des travaux publics, entrant dans cette voie, expliquait dans l'exposé des motifs de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local, comment les conditions spéciales d'établissement et d'exploitation des chemins de fer d'intérêt local, devaient avoir pour conséquence la suppression possible des clôtures et des barrières des passages à niveau.

Enfin les dispositions du projet devenues l'article 4 de la loi du 12 juillet 1865, portent :

« Les chemins de fer d'intérêt local, sont soumis aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865 sur la police des chemins de fer, sauf les modifications ci-après :

» Le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin.

» Il peut également dispenser d'établir des barrières au croisement des chemins peu fréquentés. »

La circulaire ministérielle des travaux publics aux préfets, du 12 août 1865, portant instruction sur l'exécution de cette loi, relativement à cette faculté accordée aux préfets, se borne à leur faire remarquer qu'il

conviendra d'en user partout ou elle pourra se concilier avec la sureté de l'exploitation et la sécurité du public.

89. *Barrières sur les chemins de fer destinés à desservir des exploitations industrielles.* — L'article 8, de la loi du 12 juillet 1865, déclare que les dispositions de l'article 4 de cette loi, sont applicables aux concessions de chemins de fer destinés à desservir des exploitations industrielles.

C'est donc aux préfets à déterminer s'il y a lieu de dispenser les concessionnaires de ces lignes, de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin, et s'il y a lieu de les dispenser d'établir des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Ils auront à apprécier les cas dans lesquels cette suppression peut être autorisée, sans qu'il en résulte une atteinte à la sécurité, soit de l'exploitation, soit du public. (Instruction des travaux publics, du 12 août 1865, *in fine*).

90. *Croisement entre chemins de fer.* — Nous n'avons pas à rechercher dans cette étude spéciale quelles sont les règles à suivre pour l'établissement des ouvrages destinés à permettre à un chemin de fer d'en croiser un autre par un passage superposé ; les articles 11 et 12 du cahier des charges donnent pour ce cas les indications à suivre. La difficulté se complique si le croisement des deux voies de fer se produit à niveau, ce

dont la pratique fournit de rares exemples. Nous n'avons pas à indiquer ici comment elle doit être résolue.

91. *Clôtures.* — Ce qui concerne les clôtures des voies de fer n'a point un rapport direct avec l'établissement des chemins déviés, cependant comme ce sujet n'est pas sans intérêt pour ceux qui fréquentent ces chemins, notamment avec des troupeaux, rappelons sommairement les conditions dans lesquelles elles doivent être établies.

L'article 20 du cahier des charges porte : « Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration sur la proposition de la Compagnie. »

L'article 61 de la loi du 15 juillet 1865 contient une disposition à peu près semblable aux termes de cet article : « Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie, l'administration déterminera pour chaque ligne, le mode de cette clôture et pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée. »

L'enquête générale sur l'exploitation dont les résultats ont été publiés en 1858, rend compte comme suit des systèmes adoptés : « Tous les chemins de fer sont clos en haies vives ou en clôtures sèches (treillages ou échalas en fil de fer). On a employé divers systèmes de clôture : clôture en treillage à la mécanique, s'appuyant sur des poteaux espacés de 1 mèt. 20 à 1 mèt. 30 ;

clôture en échalas fixés sur des lisses fixées elles-mêmes à des poteaux, comme dessus ; clôture à deux ou trois lisses fixées sur des poteaux ; clôture en fil de fer (4 ou 6 fils) fixées sur des poteaux et disposés pour être tendus au besoin. Toutes ces clôtures, qui sont généralement destinées à être remplacées par des haies vives, ont moyennement 1 mèt. 20 de hauteur. »

Les dispositions prises dans bien des localités, surtout dans le Midi, ne paraissent pas indiquer l'intention de remplacer les clôtures existant par des haies vives. Je dois faire remarquer que, dans certains réseaux, alors que la plupart des clôtures ne consistent qu'en des fils de fer fixés sur des pieux et tendus le long de la voie, lorsque la voie est longée par une route ou un chemin latéral et aux abords des croisements, la clôture est établie dans des conditions plus défensives.

Lors de l'enquête de 1863 la commission proposait de supprimer la prescription législative qui, en ce qui touche les clôtures, lie le gouvernement aussi bien que les Compagnies, et de laisser au ministre le soin de prononcer non seulement sur le mode de clôture, mais encore sur l'obligation même d'une clôture quelconque (page cxxx du rapport). Ce vœu n'a reçu jusqu'à ce jour aucune consécration.

A l'étranger elle n'est point exigée par plusieurs législations et là où elle était obligatoire, comme en Allemagne, par exemple (de Reden, traduit par Tourneux, pages 92, 97), en fait, le plus souvent elle n'est point exigée dans la pratique (rapport de mission de M. l'in-

génieur des mines Dubocq dans l'enquête de 1863, p. 271).

L'administration a d'ailleurs seule le droit de déterminer les modes de clôture, et ce serait à tort que les Conseils de préfecture voudraient s'attribuer ce pouvoir (Conseil d'Etat, 24 mai 1859, chemin de fer de l'Ouest contre Valtier.

J'ai déjà indiqué *supra*, n° 88, qu'aux termes des articles 4 et 8 de la loi du 12 juillet 1865 le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie des chemins d'intérêt local et des chemins de fer industriels.

Dans le chapitre des contraventions nous aurons à revenir sur les clôtures, en recherchant dans quel cas l'introduction des bestiaux sur la voie constitue un fait punissable ; et nous comptons même présenter, n[os] 421 et suivants, un exposé de la législation et de la jurisprudence en ces matières.

92. *Modification des routes.* ; *tracé.* — Nous nous sommes principalement occupés jusqu'ici des travaux destinés à assurer le croisement des chemins de fer avec les voies de terre ; nous allons indiquer dans quelles conditions doivent être rétablies les voies déviées aux abords.

L'article 14 du cahier des charges porte que : « Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 0,03

centimet. par mètre pour les routes nationales ou départementales, et 0,05 centimèt. pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause. »

Cette disposition qui se borne, en cas de modification des routes, à indiquer, mais à titre de conseil seulement, le maximum qui ne doit pas être dépassé dans les rampes et pentes, laisse à l'administration le soin absolu de déterminer comment ces modifications seront exécutées. Cela ne laisse pas que d'avoir, dans bien des cas, des inconvénients, car dans un intérêt d'économie les Compagnies de chemin de fer seront portées a faire ces modifications dans les conditions les moins coûteuses pour elles, ce qui, le plus souvent, n'assure pas à la circulation sur les voies de terre toutes les facilités qu'il y a lieu de rechercher et d'assurer. Il était cependant difficile de ne pas laisser à l'administration, en ce qui concerne les voies publiques, une faculté absolue d'appréciation. Sans doute, les voies publiques devront être rétablies dans des conditions de circulation au moins aussi bonnes que les voies abandonnées, et même on pourra saisir cette occasion pour y apporter certaines améliorations ; sans doute encore, en examinant les projets on devra s'assurer qu'ils remplissent les conditions règlementaires applicables à la construction des grandes routes ou des voies vicinales, suivant la classe à laquelle appartiennent les voies modifiées. Mais les règlements généraux eux-mêmes, après

avoir posé les règles auxquelles il est désirable qu'on se soumette en construisant les voies publiques, ont dû laisser une grande latitude à l'administration pour y poser des exceptions, suivant que les routes sont plus ou moins fréquentées, que le sol est plus ou moins accidenté ; une régularité d'une exactitude trop réglementaire nécessiterait des dépenses impossibles à imposer à l'Etat ou aux départements et surtout à des communes. Cette latitude forcée, donnée à l'administration, lorsqu'elle est appelée à déterminer les conditions d'ouverture ou de redressement des voies de terre à créer ou rectifier, il était difficile de ne pas la lui laisser ici, lorsqu'il s'agit de voies déviées par les chemins de fer, bien que sa liberté d'appréciation pût y être parfois gênée par les projets des Compagnies.

93. *Tracé des chemins privés déviés.* — On remarquera que l'article 16 qui invite l'administration à ne pas autoriser des rampes ou pentes excédants 0,03 centimèt. par mètre pour les grandes routes et 0,05 centimèt. pour les chemins vicinaux, ne fait aucune mention des chemins privés.

L'administration devant cependant régler tous les travaux à exécuter par la Compagnie doit également fixer le tracé et les conditions d'établissement des chemins exécutés par les concessionnaires dans l'intérêt des riverains et ceux-ci sont en droit de transmettre leurs observations au ministre pour obtenir la modification des projets présentés par la Compagnie et même le re-

rait des approbations données, alors qu'il est justifié que les réclamations n'ont pu utilement se produire avant cette approbation.

J'ai indiqué déjà, n° 8, combien les plans déposés dans l'enquête étaient insuffisants pour faire connaître quelle était la situation exacte qui était faite aux riverains dans les projets de la Compagnie, relativement au système de leurs communications, et j'ai établi n° 13, qu'ils étaient toujours recevables à se plaindre auprès du ministre des dispositions arrêtées, pour en obtenir de moins préjudiciables à leurs intérêts.

Lorsque l'administration aura statué définitivement, les conséquences de sa décision seront encore à débattre entre la Compagnie et les intéressés. Au moment où la décision administrative sera intervenue il peut se faire qu'aucun accord volontaire ou judiciaire ne soit encore intervenu entre la Compagnie et le propriétaire exproprié dont les communications sont modifiées, ou qu'au contraire un règlement soit intervenu. Dans le premier cas le propriétaire fera valoir dans le règlement à intervenir entre lui et la Compagnie amiablement ou devant le jury, les conséquences dommageables de la décision intervenue sur les propositions de la Compagnie pour en faire une base de ses demandes en indemnité. Si, au contraire, un règlement est intervenu et que ces conséquences y aient été prévues et prises en considération, le propriétaire n'aura qu'à se conformer à la loi qu'il a acceptée ou que la justice lui a faite ; mais si même, en l'état de ce règlement, ces

conséquences dommageables se révélaient ultérieurement et qu'il pût être justifié qu'elles constituent un fait nouveau et imprévu, il conserverait un recours pour obtenir la réparation de ce préjudice.

Il importe, dès lors, que le rétablissement des communications pour les voies privées soit étudié et proposé dans les meilleures conditions, ce sera un moyen pour les Compagnies de détruire une partie des arguments sur lesquels les indemnitaires fondent leurs prétentions ; tandis que le rétablissement anormal des communications ne permettra souvent que des économies insignifiantes et les travaux que la Compagnie ne prendra pas moins à ses frais au lieu de venir à sa décharge et de lui servir de moyen de défense, constitueront une arme contr'elle et feront élever le montant des indemnités qu'elle sera obligée de compter.

94. *Passages provisoires.* — L'article 17 du cahier des charges porte :

« ..... pendant l'exécution des travaux ;

« A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires par les soins et aux frais du concessionnaire partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

« Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ou-

vrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation ;

« Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées. »

Cet article se retrouve textuellement dans les cahiers des charges annexés aux concessions des chemins de fer d'intérêt local, sauf attribution spéciale aux préfets des pouvoirs dévolus par notre article à l'administration (voir l'art. 16 de la loi fédérale suisse de 1872).

95. *Exécution tardive du rétablissement des voies de terre.* — Lorsqu'une Compagnie de chemin de fer a été autorisée par l'administration à intercepter et dévier, pour l'exécution des travaux, divers chemins appartenant à une commune, à la charge de les remplacer par d'autres chemins que la Compagnie était tenue de livrer en bon état de viabilité ; si après le délai fixé pour l'accomplissement de cette obligation ou après les délais moraux que comporte ce rétablissement elle n'a pas rempli son obligation, c'est-à-dire si elle n'a pas présenté à l'agrément de la commune les nouveaux chemins ou si elle ne les a pas livrés en bon état de viabilité ; elle doit être condamnée à payer à la commune la somme nécessaire pour opérer les travaux qu'elle devait exécuter.

Toutefois le Conseil d'Etat a jugé que dans le cas ou après la décision du Conseil de préfecture qui aurait prononcé cette condamnation et depuis l'introduction

du pourvoi, la Compagnie avait exécuté les travaux à la confection desquels elle était tenue et avait livré les chemins nouveaux à la commune, qui les avait acceptés et avait consenti à en prendre l'entretien à sa charge ; la condamnation contre la Compagnie ne devait pas être maintenue ; qu'elle devait seulement supporter exclusivement tous les dépens faits devant le Conseil de préfecture et devant le Conseil d'Etat (arrêt du Conseil du 10 février 1859, chemin de fer de l'Est contre Commune de Montionamey).

96. *Malfaçons et omissions dans l'exécution des travaux; compétence.*—Lorque les travaux ont été achevés, si les intéressés se plaignent de malfaçons ou d'omissions, c'est à l'autorité administrative à statuer; parce que c'est à elle à apprécier si les prescriptions qu'elle a imposées ont été remplies. Cela est incontestable, surtout pour le cas où les travaux exécutés l'auraient été en substitution de travaux prévus à la suite d'une convention entre une ville et une Compagnie et après approbation par l'autorité supérieure. Il s'agirait de l'exécution d'un travail public et l'autorité administrative devrait prononcer sur les contestations élevées entre la ville et la Compagnie concernant l'exécution de la convention intervenue entr'elles pour la construction de cet ouvrage. Cela a été formellement jugé par le Conseil d'Etat, le 26 mai 1859, entre la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et la ville d'Evreux, à la suite d'une convention par laquelle la Compagnie, sans

l'approbation de l'autorité supérieure, s'était engagée vis-à-vis la ville d'Evreux à construire un viaduc en remplacement d'un pont que lui imposait le cahier des charges, moyennant une somme à recevoir de la ville. Après les travaux la Compagnie assigna la ville devant le tribunal d'Evreux, qui s'étant déclaré compétent sur le conflit élevé par le préfet, rendit l'arrêt que nous signalions tantôt.

Il est à remarquer que la prétention de la ville est accueillie, surtout par ce qu'il s'agissait de difficultés qui s'élevaient entre une ville et un entrepreneur, à raison d'un travail public dûment approuvé, ou soit à l'occasion de l'exécution d'un contrat administratif arrêté avec des entrepreneurs de travaux publics. Dans ce cas le Conseil d'Etat a sans cesse repoussé la compétence judiciaire, comme le justifient les arrêts des 20 avril 1839 et 30 juin 1842, préfet du Cher ; 7 décembre 1844, Pont-de-Domme ; 18 décembre 1846, Comm. de Nanteuil ; 28 janvier 1848, Didier ; 29 novembre 1848, La Grenaye-Surville ; 19 mars 1849, Taillefer ; 16 juillet 1856, Ardoin ; 31 mars 1874, ville de Cannes.

Il a été également jugé par le Conseil d'Etat, le 23 février 1870, sur les conclusions de M. de Belbeuf et à l'encontre de la Compagnie d'Orléans, que lorsqu'une commune prétend que les travaux de raccordement des chemins n'ont pas été exécutés conformément aux prescriptions d'une décision ministérielle ; si elle soutient qu'il en résulte pour elle un dommage, elle a le

droit de porter sa demande en réparation de ce dommage devant les tribunaux administratifs, et ceux-ci agissent régulièrement en ordonnant une expertise pour vérifier si lesdits travaux ont été exécutés conformément à la décision du ministre, et en cas de négative pour apprécier le dommage résultant pour la commune de l'inexécution de cette décision.

D'une manière générale, lorsque les particuliers ou communes se sont plaint de dommages résultant des travaux de déviation, les tribunaux administratifs devant lesquels la question a été portée ont toujours recherché préalablement et apprécié si les Compagnies, dans l'exécution des travaux, s'étaient conformées aux plans arrêtés et approuvés par l'administration supérieure (Conseil d'Etat, 20 juin 1873, chemin de fer d'Orléans contre Deslys).

Il en serait de même s'il s'agissait des travaux faits sur la partie du chemin de fer dépendant de la grande voirie, pour le rétablissement même d'un passage privé.

Mais si les travaux étaient exécutés aux abords de cette voie ou parallèlement à cette voie, par suite d'accords entre la Compagnie et un particulier, à la suite d'un arrangement consenti entr'eux pour régler le rétablissement des communications ; cet acte eût-il reçu la sanction de l'administration par suite de l'approbation générale des plans, ou même d'une approbation spéciale, n'en serait pas moins une convention d'intérêt privé, et si des malfaçons ou des inexécutions de travaux étaient prétendues par le propriétaire riverain

de la voie la compétence judiciaire me paraîtrait incontestable. L'intervention de l'administration n'a pour but que de reconnaitre en ce cas, si le travail fait aux abords du chemin de fer se concilie parfaitement avec les conditions d'établissement et de fonctionnement de ces voies, mais elle ne change pas la nature du travail qui est destiné à donner satisfaction à un intérêt privé déterminé.

97. *Travaux de modification de passages et autres sur les lignes en exploitation ; autorisation ; précautions à prendre.* — Les nécessités de service, qu'elles naissent de l'exploitation du chemin de fer ou de la circulation sur les voies de terre, peuvent amener des modifications aux passages établis au moment de la construction, à la rencontre des voies de terre et des voies de fer. Ces ouvrages nouveaux présentant des changements à l'état de choses existant,ne peuvent être entrepris, à peine de constituer une contravention à la loi du 15 juillet 1845, sans une approbation préalable, qui ne peut intervenir qu'après présentation des projets et examen de l'administration (circulaire, travaux publics, 18 janvier 1854 et 11 mai 1855).

Quant aux travaux de grosses réparations ou de reconstruction, qui ne doivent apporter aucun changement aux ouvrages primitifs, il suffit que la Compagnie prévienne l'ingénieur du contrôle qui organise un service de surveillance. Les travaux de simple entretien et de réparation s'exécutent au fur et à mesure que les

besoins se manifestent, sauf avis à donner à l'administration centrale et à l'ingénieur en chef s'ils motivent des dispositions nouvelles dans le service de l'exploitation (mêmes circulaires).

Des règlements en vigueur sur les divers réseaux, à défaut de règlement uniforme, déterminent les mesures spéciales de précaution à prendre pendant l'exécution des travaux.

Les précautions consistent, en pareil cas, à placer les travaux sous l'autorité des ingénieurs de la voie et la surveillance des conductenrs, chefs de section et piqueurs, à inviter les surveillants et les gardes à redoubler de surveillance et d'attention, à défendre aux entrepreneurs, aux ouvriers d'entreprendre aucun travail sans avertissement donné au conducteur chef de section et à engager leur responsabilité en cas de faute, à défendre d'introduire des chevaux dans les clôtures et d'intercepter les voies même momentanément sans autorisation par écrit ; dans l'obligation pour les ouvriers de se garer à l'approche des trains en ne laissant sur la voie ou aux abords, aucun objet qui puisse être atteint par les convois ; enfin si les voies venaient à être obstruées ou si elles ne pouvaient être librement parcourues, cette circonstance devrait être signalée aux trains par les signaux règlementaires.

§ II.

Dépenses ; Obligations des Compagnies

—

SOMMAIRE

ɒS. *Qui doit payer les prix des terrains nécessai- pour les déviations des voies de communication.*— ns les travaux nécessaires non seulement pour l'éta- ıssement du chemin de fer et ses dépendances, mais ɔore pour la déviation des voies de communication et ı cours d'eau déplacés, et en général pour l'exécution

des travaux quels qu'ils soient auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Compagnie concessionnaire (article 21 du cahier des charges).

Les décisions prises par le ministre dans ce sens ne sont donc que l'exercice du pouvoir que lui confèrent les cahiers des charges ; mais si la Compagnie prétendait que l'administration a dépassé ses droits et ses pouvoirs en mettant à sa charge, de ce chef, une dépense que la loi de sa concession ne faisait pas peser sur elle ; la difficulté prendrait un caractère contentieux et elle devrait être portée devant les tribunaux administratifs, soit devant le Conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat (Conseil d'Etat, 29 décembre 1853, chemin de fer de Dieppe à Fécamp).

99. *Qu'en est-il s'il s'agit d'un chemin de fer d'intérêt local ?* — Dans les chemins de fer d'intérêt local dits chemins de fer départementaux, les terrains doivent être achetés et payés par le département et remis gratuitement au concessionnaire à titre de subvention ; et ce, dans le délai d'un an à partir de la présentation par la Compagnie à l'approbation par l'administration, des plans parcellaires (chemins de fer d'Avranche à Passais, article 21 du cahier des charges ; décret du 25 octobre 1873).

100. *Les frais d'exécution des travaux sont à la charge des concessionnaires ; difficultés ; compétence.*

— Les actes de concession des chemins de fer, conventions et cahiers des charges qui les accompagnent, mettent généralement à la charge des Compagnies concessionnaires le paiement de tous les travaux auxquels donne lieu l'établissement des lignes concédées, sauf aux concessionnaires à exiger les subventions auxquelles ils peuvent avoir droit s'il en a été stipulé dans l'acte de concession.

Une addition nouvelle à l'article 15 du cahier des charges porte que, dans tous les cas où l'administration le jugera utile il pourra être accolé aux ponts établis par la Compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons, mais l'excédant de dépense qui en résulterait serait supporté par l'Etat, le département ou les communes intéressées après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'Etat et de la Compagnie (voyez *supra*, n° 34).

Il semble résulter de la règle que nous venons de poser que l'administration a toujours le droit d'imposer aux concessionnaires le paiement des travaux que rend obligatoires l'exécution du chemin. Mais si les concessionnaires croient que ces travaux ne rentrent pas dans cette classe et ne leur sont point imposés par leurs cahiers des charges, ils peuvent porter la difficulté au contentieux devant les Conseils de préfecture qui règleront, sauf recours au Conseil d'Etat, au compte de qui doit être mise la dépense,

Les décisions prises en pareil cas par l'administration n'ont point un caractère définitif vis-à-vis des in-

téressés et ne sont en quelque sorte que des mesures de mise en demeure qui n'empêchent pas les concessionnaires de se pourvoir devant les tribunaux administratifs.

Par arrêté du 13 avril 1847 le préfet du Haut-Rhin avait mis la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle en demeure d'exécuter des travaux de nivellement et d'assainissement à des fossés d'emprunt pratiqués par la Compagnie. Celle-ci n'ayant pas tenu compte de cet arrêté, les travaux ont été exécutés d'office et la Compagnie a été poursuivie en paiement. Elle s'est alors pourvue devant le Conseil de préfecture pour obtenir d'être déchargée de ce paiement, soutenant que ces travaux n'étaient point à sa charge, d'après sa convention. Le Conseil de préfecture rejeta cette demande, sous le prétexte qu'il ne pouvait modifier ni directement ni indirectement l'arrêté du préfet ; sur le pourvoi de la Compagnie cette décision a été annulée et les parties ont été de nouveau renvoyées devant le Conseil de préfecture, pour y faire statuer sur la question de savoir, non point si l'arrêté du préfet devait être retiré en tant qu'il ordonnait les travaux, mais si, aux termes du cahier des charges qui liait la Compagnie, celle-ci était tenue d'exécuter à ses frais des travaux de cette nature, question du contentieux administratif qui ne pouvait être résolue par mesure administrative (Conseil d'Etat, 13 juillet 1850, chemin de fer de Strasbourg, au rapport de M. Daverne et sur les conclusions de M. Vuitry).

101. ***Frais d'établissement des déviations et modifications des voies de terre ; répartition entre divers services ; limite des pouvoirs ministériels.*** — Les frais occasionnés par les travaux destinés à remplacer les voies déplacées ou autrement modifiées sont à la charge de la construction, à moins de stipulations contraires dans les actes de concession.

Toutefois l'orsqu'il s'agit de déviations de voies publiques classées, le ministre en approuvant ou ordonnant le déplacement et mettant les frais de ce déplacement à la charge de la Compagnie, peut accepter pour l'Etat ou mettre à la charge des départements ou des communes une partie des frais de ce déplacement lorsqu'il est conçu et approuvé de manière, non seulement à rétablir les anciennes communications, mais encore à donner une plus ample satisfaction à des intérêts de viabilité générale, départementale ou vicinale. C'est ainsi que lorsque des routes nationales sur lesquelles des rectifications étaient projetées et reconnues nécessaires se sont confondues avec des voies nouvelles créées pour donner accès aux gares, le ministre n'a pas hésité à subventionner des deniers de l'Etat les travaux que les Compagnies devaient exécuter pour rétablir les anciennes communications ou créer de nouveaux accès.

Il a été reconnu que le ministre, en pareil cas, en réglant les conditions de rétablissement des voies vicinales et communales déplacées pouvait mettre une partie de la dépense à la charge des communes (Conseil d'Etat, 14 août 1865, ville de Paris).

Je fais observer toutefois qu'il ne saurait en être de même, en ce qui concerne la déviation des voies privées; la dépense, dans aucun cas, ne saurait être mise à la charge des particuliers, en tout ou partie, par l'autorité administrative. Le pouvoir de direction ou de tutelle qu'elle possède pour les voies publiques générales ou communales n'a que faire en ces matières, les particuliers sont souverains juges des convenances qu'il y a pour eux à améliorer ou non les voies qui leur appartiennent, et ils ne peuvent être tenus de contribuer aux améliorations apportées sur ces voies par les Compagnies de chemins de fer, qu'en suite d'un consentement direct de leur part et qu'il n'appartient pas à l'administration d'imposer.

D'un autre côté, si l'administration, en ce qui concerne les déviations des voies publiques, tient de ses attributions en matière de voirie et des pouvoirs que lui confèrent les lois et décrets de concession, le droit d'autoriser le déplacement de ces voies, de régler les conditions de ces déplacements entre les intéressés, Etat, département, et même de répartir entre les communes une partie de la dépense, qui ordinairement doit être supportée par la Compagnie, elle ne peut user de pareils pouvoirs qu'en ce qui concerne les rectifications appelées à remplacer les parties de voies déplacées. Quant aux prolongements qui ne sont pas la conséquence directe et forcée des travaux dont l'utilité publique a été déclarée ; ils ne peuvent être ordonnés par l'administration en les comprenant dans l'approbation des

plans, devis et travaux des concessionnaires des chemins de fer et ils ne peuvent être mis à la charge des Compagnies et des caisses publiques ou communales dans certaines proportions (Conseil d'Etat, 14 août 1865, ville de Paris).

Nous irons plus loin et nous ne croyons pas que, en l'absence d'un concours volontaire des départements et des communes,les frais occasionnés uniquement par les modifications nécessitées par l'établissement des chemins de fer puissent être mis en partie à la charge des caisses départementales et communales ; on ne pourrait ainsi sans excès de pouvoir imposer aux départements ou aux communes des obligations qui ne pèseraient sur eux que par suite des convenances des Compagnies concessionnaires et qu'ils n'auraient pas volontairement acceptées. Oui, sans doute, la nécessité une fois reconnue du déplacement pour un travail déclaré d'utilité publique, il faudra laisser a l'administration la latitude nécessaire pour apprécier dans qu'elles conditions techniques et d'exécution on devra exécuter les travaux, pour donner satisfaction aux deux intérêts publics qu'il s'agit de satisfaire. C'est l'administration qui devra apprécier les mesures à prendre pour que la viabilité des voies de terre soit maintenue ou rétablie, en même temps que la voie de fer, sera établie dans les conditions désirables de sûreté de construction et d'exploitation. Mais quant aux frais que ces travaux occasionneront, alors même que la viabilité des voies de terre serait améliorée, ils ne sauraient être mis à la

charge de ceux qui n'ont en rien sollicité ce changement et qui, avant l'exécution du chemin de fer, se contentaient de ces voies dans l'état où elles se trouvaient, et sans qu'ils crussent nécessaire ou possible, à cause du peu de fréquentation de ces voies, ou des charges sous lesquelles ils se trouvaient, d'y apporter des modifications.

Le ministre pourra bien, lorsqu'il y aura lieu à modifier des tracés de routes nationales, par voie d'abonnement, et par suite de convention avec ces Compagnies, contribuer à ces travaux dans une certaine proportion sur les caisses de l'Etat. Mais, suivant nous, il ne peut de son chef et par sa seule volonté engager les finances départementales ou communales. Il arrivera que la modification partielle de certains chemins publics pour l'établissement des chemins de fer, puisse déterminer les départements ou communes à hâter des rectifications au projet ou donner même naissance à des projets de cette nature. Il est encore possible que les travaux ordonnés par le ministre à l'occasion de déviations, paraissent insuffisants aux départements ou aux communes et qu'ils veuillent les compléter. Dans tous ces cas, s'il leur convient de s'entendre avec la Compagnie pour compléter et améliorer ces travaux en les subventionnant, les accords qui interviendront volontairement une fois sanctionnés par l'administration supérieure, seront on ne peut plus réguliers, légaux et obligatoires; mais la volonté des départements et des communes doit se produire librement et ils ne peuvent être engagés

par une décision ministérielle contraire à cette volonté.

102. *Frais de construction des ponts, spécialement.* — Lorsqu'il s'agit de franchir un obstacle artificiel, tel qu'un chemin de fer, les frais de construction d'un pont, ne sont considérés comme une partie des dépenses de la route que si cette route a été créée postérieurement au canal ou au chemin de fer. Dans le cas contraire, ces frais font partie des dépenses du chemin de fer ou du canal. Si le chemin a été concédé à une Compagnie, c'est à cette Compagnie qu'incombe la charge de construire ce pont. (Aucoc, *Conférences sur l'administration et le droit administratif*, n° 955, tome 3, page 39).

103. *Frais d'élargissement de la voie publique, à l'occasion de l'exécution d'un chemin de fer.* — Le cahier des charges qui oblige une Compagnie à acheter et payer les terrains destinés à servir d'emplacement aux chemins de fer et à leurs dépendances, et à rétablir les communications déplacées ou interrompues, ne peut entraîner pour la Compagnie l'obligation d'acquérir les terrains nécessaires, pour l'agrandissement d'un quai maritime, arrêté par le ministre lors de l'approbation du tracé du chemin de fer. (Conseil d'Etat, 20 décembre 1855, Chemin de fer de Dieppe et de Fécamp à Rouen). Il est vrai que l'élargissement du quai, était nécessité pour l'établissement de la gare ; mais ce quai

agrandi restait dans le domaine public, étranger à l'exploitation du chemin de fer, le port dont le quai était l'accessoire profitait du trafic amené par le chemin de fer, et surtout il était impossible d'imposer à une Compagnie des charges que les conventions par elle souscrites, ne lui imposaient pas.

104. *Inconvénients causés par les déplacements; renvoi.* — Parmi les conditions auxqu'elles l'administration peut soumettre les déplacements, une jurisprudence constante du Conseil d'Etat, admet, que l'administration peut placer l'obligation pour les propriétaires des chemins déviés, et notament les communes, de supporter sans indemnité, les inconvénients qui peuvent résulter pour eux de ces déplacements. Ce serait-là le résultat d'un pouvoir supérieur d'arbitrage conféré au ministre sur ces matières. Nous aurons occasion d'examiner cette question plus tard, dans le chapitre relatif aux questions d'indemnité, nous ne faisons que l'indiquer ici.

105. *Indemnités pour occupations temporaires, sont à la charge du concessionnaire.* — Les indemnités pour occupation temporaire, ou détérioration de terrains, dans le cas qui nous occupe, sont à la charge des Compagnies concessionnaires, en exécution de la disposition de l'article 21 des cahiers des charges, qui obligent les Compagnies à supporter et à payer les indemnités dues pour tous les dommages quelconques

résultant des travaux. Ce serait donc à la Compagnie à supporter les indemnités, à payer à un propriétaire pour usage de ses chemins privés, par l'entrepreneur des travaux pendant leur exécution, à moins qu'il ne fut intervenu un accord spécial directement entre le propriétaire et cet entrepreneur.

106. *Engagements pris par la Compagnie ; appréciation ; compétence.* — Lorsqu'il s'agit de régler les indemnités dues pour dépossession entre les Compagnies concessionnaires et les expropriées, les indemnitaires sont dans l'habitude de rechercher avec le plus grand soin, toutes les causes de plaintes qu'ils peuvent formuler pour accroitre le chiffre total de l'indemnité qu'ils réclament. Parmi ces plaintes, le plus grand nombre repose sur les difficultés qu'apporte à l'exploitation des parties d'immeubles laissées aux expropriés, l'établissement des chemins de fer. Lorsque de pareils débats surgissent devant le jury, il n'est pas rare suivant l'impression que ces observations paraissent produire, que la Compagnie par ses représentants ne prenne l'engagement de parer à ces inconvénients, au moyen de chemins latéraux ou autres ouvrages de même nature, destinés à rétablir plus ou moins dirèctement les communications, et que ces offres ne soient prises en considération par le jury. Il y a dans ce cas un contrat judiciaire formé entre les expropriés et les mandataires des Compagnies, qui ont reçu mandat pour débattre dans les meilleures conditions leurs intérêts devant le jury.

Que si plus tard ces engagements étaient oubliés ou imparfaitement remplis ; ce serait devant les tribunaux civils que devraient être portées les difficultés, et ce serait à ces tribunaux à reconnaître à la fois l'existence et la portée de l'engagement, et à apprécier dans quelle mesure le jury en a tenu compte dans ses décisions. Ce principe que la jurisprudence du Conseil d'Etat a pris pour base d'un grand nombre de décisions, a été consacré notamment dans les matières qui nous occupent au sujet d'un engagement qui aurait été pris par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, en faveur des sieurs Chatagner et autres propriétaires dans la Drôme d'ouvrir un chemin d'exploitation pour la desserte de leurs propriétés. (Arrêt du Conseil du 26 août 1858). Ces questions reviendront d'ailleurs plus tard, lorsque nous nous occuperons des indemnités et de leur règlement. (*Infra* n[os] 186, et 361).

107. *Délais de garantie.* — Aucun délai n'a été fixé pour la garantie des travaux exécutés par les Compagnies, l'administration ayant entendu rester maitresse d'apprécier dans chaque cas particulier, ce qu'il pourrait y avoir à décider à cet égard. (Dépêche des travaux publics, 30 mars 1857, ligne de Paris à Mulhouse).

CHAPITRE III.

Remise et reception des chemins modifiés ou nouvellement créés ; — Bornage.

—

SOMMAIRE

108. *Objet de ce chapitre.* — En m'occupant de l'exécution des travaux, j'ai eu à signaler les conditions dans les quelles il est procédé à la réception de quelques uns d'entr'eux, et notamment des ponts, par l'administration. Je vais me placer ici à un autre point de vue, et exposer comment se fait la remise de la partie de ces travaux concernant les routes déviées, modifiées et même récemment créées, aux divers services dont elles dépendent, et aux administrations spéciales chargées de ces services, notamment à l'administration municipale. J'indiquerai en même temps comment cette remise se fait aux particuliers. Les chapitres suivants seront en partie consacrés à étudier les conséquences diverses de cette remise.

Comme complément à l'exposé des règles sur la remise et réception des voies déviées, j'aurai à indiquer certaines formalités concernant le bornage des chemins de fer, qui devrait servir de consécration à cette remise.

---

§ I.

Remise et reception des chemins modifiés ou nouvellement créés.

SOMMAIRE

109. Réception provisoire des travaux en général.
110. Qui doit prendre l'initiative de la remise des voies déviées.
111. Remise des voies nouvelles à leurs services respectifs.
112. Remise et réception des parties de grandes routes déviées ou modifiées.
113. Remise et réception des voies communales.
114. Agent, ayant qualité pour accepter la remise des chemins faite à une commune.
115. Remise des routes nouvellement ouvertes.
116. Chemins de particuliers; leurs propriétaires ne sont pas liés par l'acceptation du maire; utilité de les appeler lors des opérations de la remise.
117. Forme des procès-verbaux de réception; transmission; formule.

118. Portée et conséquences des décisions administratives, ordonnant la remise des voies déviées ou créées.
119. La prise de possession des nouveaux chemins à défaut de livraison régulière, implique leur remise et réception.
120. La remise implique classement parmi les voies dépendant du service auquel la remise est faite.
121. Modification aux passages des chemins à la rencontre de la voie ferrée, après remise aux divers services.
122. Frais de remise et réception.

109. *Reception provisoire des travaux en général.* — Avant d'indiquer les règles applicables spécialement à la remise des chemins modifiés à leurs services spéciaux, rappelons les règles générales, relatives à la réception des travaux.

Elles sont écrites dans l'article 28 du cahier des charges, ainsi conçu : « A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer, susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et s'il y a lieu à la réception provisoire de ces travaux, par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

« Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera s'il y a lieu, la mise en exploitation dont il s'agit... Ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer ».

La reconnaissance est ordinairement faite par une commission nommée par le ministre, et composée de

l'inspecteur général des ponts et chaussées de la division, et des deux ingénieurs en chef du contrôle et de l'exploitation. Cette commission se met en rapport avec la Compagnie, pour déterminer l'époque de la visite des lieux. Lorsque cette visite a été faite, la commission en dresse procès-verbal, et c'est au ministre, sur le vu de ce procès-verbal, à autoriser la circulation sur la voie visitée, sous la réserve des mesures de police à prendre pour la sureté de l'exploitation.

Quant à la réception définitive, elle n'a été encore faite pour aucun chemin de fer, en raison des augmentations successives de chaque réseau et des lenteurs de l'opération de bornage. (Lamé Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, 3e édition, page 99, note).

110. *Qui doit prendre l'initiative de la remise des voies déviées.* — C'est aux Compagnies à provoquer la remise et le classement des voies déviées et modifiées ou nouvellement créées, et on doit leur laisser toute latitude quant à ce, surtout lorsqu'il s'agit de la remise de chemins nouveaux, établis pour faciliter l'accès des gares et des stations. C'est ce qui résulte en principe des dispositions de l'article 28 du cahier des charges et de diverses décisions ministérielles, parmi lesquelles on peut citer celle du 14 septembre 1854, chemin de fer du Guetin à Clermont et 7 mars 1859, chemin de fer de l'Est.

Il a été jugé par la Cour de Cassation, 1er février 1855, que ce soin appartenant aux Compagnies con-

cessionnaires, elles ne pouvaient reprocher à l'entrepreneur, qui en cette qualité n'a qu'à en faire livraison, aux Compagnies de n'avoir pas provoqué cette réception par l'administration.

C'est là la règle ; mais si un service qui doit user de la déviation pour le raccordement de ses voies, avait intérêt à presser l'exécution des travaux et la remise de la voie retablié, il est incontestable qu'on ne pourrait pas lui refuser qualité pour presser cette remise, en agissant auprès de l'administration supérieure. Il pourrait aussi obtenir du ministre une mise en demeure adressée à la Compagnie, d'avoir à remplir ses obligations dans un délai déterminé, sous les sanctions que les cahiers des charges assurent à de pareilles injonctions.

111. *Remise des voies nouvelles à leurs services respectifs.* — Les travaux de chemins et travaux divers, exécutés par les Compagnies concessionnaires pour la déviation des routes existantes en vertu des décisions de l'autorité administrative, doivent faire l'objet d'une remise régulière aux communes, aux départements et aux services des routes nationales. (Circulaire des travaux publics, du 12 juin 1850, *in fine*).

C'est un moyen de prévenir pour l'avenir une foule d'inconvénients et de difficultés.

Nous nous bornons à poser ici la règle, nous indiquerons bientôt en quelle forme ces receptions ont lieu, et en examinant les diverses difficultés auxquelles elles

donnent lieu, nous signalerons que à défaut de reception régulière, une prise de possession en fait, peut dans certains cas produire après un certain temps les mêmes effets légaux, mais il est à désirer que l'accomplissement régulier des formalités prévienne toutes les incertitudes des caractères d'une simple prise de possession de fait.

112. *Remise et reception des parties de grandes routes déviées ou modifiées.* — « Quant aux ouvrages exécutés sur les routes nationales et départementales... rien n'a été arrêté en ce qui les concerne, mais il est bien évident qu'il doit être procédé pour ces ouvrages dans une forme analogue à celle qui a été adoptée pour les chemins vicinaux, c'est-à-dire que la remise doit en être faite par les représentants de la Compagnie aux ingénieurs du service, auquel doit incomber l'entretien ultérieur des travaux, en présence de l'ingénieur en chef du service du contrôle, ou de son délégué ; et que le résultat de l'opération doit-être constaté par la rédaction d'un procès-verbal, dressé en triple expédition ». (Décision ministérielle, 30 mars 1857, travaux de la ligne de Paris à Mulhouse).

113. *Remise et reception des voies communales.*— Dans une dépêche ministérielle, adressée le 20 février 1856, par les travaux publics, au préfet de l'Eure, et le 11 mars 1856 à la Compagnie de l'Ouest, concessionnaire du chemin de fer de Caen à Cherbourg, le minis-

tre indique la procédure à suivre dans la remise et reception des chemins déviés sur cette ligne. Nous reproduisons ici les prescriptions de cette instruction, qui nous paraissent devoir être d'une application générale, car nous les retrouvons encore dans la décision ministérielle du 30 mars 1857, intervenue à l'occasion des travaux de la ligne de Paris à Mulhouse.

« D'après ce qui a été convenu dernièrement entre mon département et celui de l'intérieur, la réception des parties déviées ou modifiées des chemins vicinaux doit être faite par les maires, assistés des agents-voyers d'une part, et de l'autre par les délégués de la Compagnie concessionnaire, en présence de l'ingénieur en chef du service du contrôle des travaux de la Compagnie, et les procès-verbaux de reception desdits chemins doivent être rédigés à triple expédition, dont l'une pour le maire de la commune intéressée, l'autre pour la Compagnie, et la troisième pour l'ingénieur en chef du service du contrôle, ou l'ingénieur sous ses ordres délégué. (Actes de 1856 et 1857 sus indiqués).

« Tant qu'il n'a pas été procédé à la réception des chemins vicinaux, modifiés ou déviés, c'est aux ingénieurs du service du contrôle seuls, qu'il appartient à l'exclusion des agents du service vicinal, de déterminer sauf son approbation, bien entendu, et le recours s'il y a lieu des parties intéressées, à l'administration supérieure, les ouvrages à exécuter sur lesdits chemins en conformité, soit des prescriptions du cahier des charges, soit des décisions émanant de l'autorité administrative. (Actes de 1856 sus indiqués).

« Dans le cas ou les travaux exécutés par la Compagnie, seraient de la part des communes l'objet de réclamations, dont la Compagnie contesterait le fondement, ces réclamations devraient être examinées par l'ingénieur en chef du service du contrôle, et transmises ensuite avec le rapport de cet ingénieur et les observations du préfet à l'administration supérieure qui décidera, s'il y a lieu d'y avoir égard ou de déclarer la livraison définitive ». (Même dépêche ministérielle de 1856).

114. *Agent ayant qualité pour accepter la remise des chemins faits à une commune.* — Lorsqu'il s'agit de chemins ruraux notamment, un agent-voyer d'arrondissement ne peut concurremment avec l'agent du service du contrôle, signer un procès-verbal de remise qui engage la commune et constitue à l'encontre de celle-ci une acceptation qui la rende non recevable dans ses réclamations ultérieures. Les chemins ruraux, sont en effet placés sous l'autorité exclusive de l'autorité municipale, et le procès-verbal dressé en dehors de la participation du maire, ne peut être opposé à la commune, comme une renonciation à l'exercice de son droit. C'est ce qui a été formellement reconnu par M. de Belbeuf, commissaire du gouvernement, dans les conclusions prises devant le Conseil d'Etat, dans une affaire interessant le chemin de fer d'Orléans; et ce qui a été implicitement reconnu par le Conseil dans cette même affaire jugée le 23 février 1870.

Il faudrait en dire autant, s'il s'agissait de chemins

vicinaux au lieu de chemins ruraux, les agents-voyers en ces matières sont chargés de la construction, de l'entretien et du service technique, mais ils ne sont pas chargés de l'administration proprement dite, et ils n'ont pas qualité pour représenter la commune, en ce qui concerne les questions de propriété, de substitution de partie de chemins à un autre, dans le reseau vicinal. Leur concours en pareille matière, constitue un avis, un acte d'instruction ; mais la décision ne peut être prise que par le maire, la commune ne peut-être engagée vis à vis de la Compagnie ou des tiers, que par l'intervention de celui qui a l'exercice légal de ses actions, soit par le maire administrateur de la commune.

C'est donc par le maire que doit-être signé le procès-verbal, portant remise et acceptation de remise des chemins communaux, classés ou non classés comme vicinaux.

115. *Remise des routes nouvellement ouvertes.* — En ce qui concerne les voies déjà existantes, au moment de l'établissement des chemins de fer, et que la construction de ces voies oblige de modifier ; lorsque les modifications ont été régulièrement opérées et que les travaux ont été reçus, la remise ne saurait être refusée par les agents des services d'où dépendent ces routes. Ils seront peu désireux de créer des lacunes et des interruptions dans certaines parties de leur réseau, et ils ne voudront pas s'exposer en refusant d'accepter ces tronçons remaniés à ce qu'ils fussent clos ou enlevés à la circulation. Mais il n'en est pas de même des

voies nouvelles, que les chemins de fer ouvrent à la fois dans leur intérêt et dans celui du public, les services communaux qui sont à peu près les seuls qui aient intérêt à leur ouverture, se refuseront parfois à accroitre leurs charges, en augmentant ce développement des voies à leur entretien, et s'efforceront en refusant ces routes, d'en laisser l'entretien à la charge de la Compagnie, tout en bénéficiant de leur usage pour la population. De là parfois bien des tiraillements et des difficultés, dont la solution se fait longtemps attendre. La loi Française n'a pas posé une règle directe et formelle, pour la solution de ces difficultés. Nous avons indiqué *supra* n° 113, que cette solution appartient au ministre, nous allons bientôt préciser, n° 117, dans quelles limites s'exerce son pouvoir quant à ce. La loi Néerlandaise du 9 avril 1875, qui a remplacé celle du 21 août 1859, plus prévoyante que la loi française porte dans son article 70 :

« La propriété des routes construites par l'Etat, ou par les entrepreneurs d'un chemin de fer, pour donner accès aux stations, et existant au moment de la promulgation de la présente loi, sera transférée en bon état d'entretien aux communes, sur le territoire des quelles elles se trouvent,

» A partir de ce transfert, les frais d'entretien et d'éclairage sont à la charge des communes.

» Si une de ces routes traverse le territoire de plus d'une commune, le roi, le Conseil d'Etat entendu, décidera quelle sera la commune à laquelle la propriété sera transférée.

» L'entretien des routes appartenant à l'Etat, à une commune ou à d'autres, construites avant la construction d'un chemin de fer et servant d'accès à une station du chemin, restera à la charge de celui qui en aura constamment supporté les frais.

» Un règlement d'administration publique, prescrira les règles d'après lesquelles il sera dressé un état des routes donnant accès aux stations, et de ceux qui sont tenus à l'entretien de ces routes ».

116. *Chemins des particuliers ; leurs propriétaires ne sont pas liés par l'acceptation du maire ; utilité de les appeler lors des opérations de la remise.*— Dans toutes les formalités à remplir, d'après les instructions ministérielles ou documents publics, il n'est point question d'un appel ou mise en demeure adressés aux propriétaires dont les chemins privés et particuliers ont été déviés,ou dont les passages ont été modifiés; il en résulte évidemment que la remise par la Compagnie et la réception par les maires des chemins vicinaux et ruraux communaux ne porte atteinte à aucun des droits des riverains à raison de leurs chemins particuliers déviés. Les maires sont sans qualité pour représenter quant à ce chacun des possédant biens de leurs communes individuellement. Par suite, après les procès-verbaux de remise, les parties se prétendant lésées auront toujours le droit de porter leurs réclamations devant les autorités compétentes, suivant la nature de ces réclamations.

Il serait on ne peut plus utile et raisonnable : 1° que des avis fussent donnés aux propriétaires intéressés de se trouver sur les lieux lors des visites qui précèdent les procès-verbaux de remise ; 2° que leur consentement a la réception des travaux exécutés dans leur intérêt, fut consigné dans les procès-verbaux, lorsque ce consentement se produit ; 3° que leurs observations, lorsqu'ils croient devoir en formuler, fussent consignées. La situation serait ainsi définitivement réglée pour certains d'entr'eux, pour les autres le ministre statuerait sur les réclamations de sa compétence, et les réclamations ultérieures ne pourraient plus se produire que pour les matières contentieuses et devant les juridictions compétentes.

117. *Forme des procès-verbaux de réception; transmission ; formule.* — Les procès-verbaux doivent indiquer, comme tous actes de cette nature, les opérations de visite auxquelles il a été procédé, la date à laquelle elles ont eu lieu, les personnes qui y ont pris part. Une colonne doit être réservée aux dispositions et réserves des décisions approbatives, et une colonne pour l'indication des suites données.

Ils sont remis aux chefs de services compétents qui les transmettent au préfet ou au ministre, suivant que les travaux intéressent les communes, les départements ou l'Etat (Palaa, *Dictionnaire*, v° Réception, § 11, n° 1).

Voici la formule généralement employée pour ces actes :

MINISTÈRE
DE L'AGRICULTURE
du Commerce
et des Travaux Publics

—

DIRECTION GÉNÉRALE
des Chemins de fer

—

département
d

—

arrondissement
d

—

commune

CHEMIN DE FER de

———

Partie comprise entre

———

Traversées et déviations des chemins vicinaux et ruraux.

———

PROCÈS-VERBAL DE RECONNAISSANCE

———

CHEMIN DE FER de

—

PROCÈS-VERBAL

De visite des traversées et déviations des chemins vicinaux et ruraux.

L'an et le

Nous soussignés :

N..... agent-voyer de la commune de

N..... chef de section de la Compagnie

N..... conducteur attaché au contrôle du chemin de fer.

Avons procédé à la reconnaissance des travaux, relatifs aux traversées et déviations des chemins vicinaux et ruraux, exécutés par la Compagnie, sur la commune de

Chacun de nous a consigné ci-après ses observations personnelles.

N° d'ordre		Désignation des chemins	Observations de l'agent-voyer de la commune	Observations du chef de section	Observations du conducteur du contrôle
Du procès-verbal de reconnaissance.	Des projets approuvés				

A le

Signé : N..... *agent-voyer*, N..... *chef de section,*
N..... *conducteur du contrôle,*
N..... *maire.*

Cette formule semble plutôt s'appliquer à une constatation de l'état des travaux et des observations auxquelles ils donnent lieu, qu'à une remise et une réception de ces travaux ; car il est impossible que sur l'ensemble des modifications apportées aux voies publiques d'une commune, il ne se présente pas des observations complètement divergentes de la part de l'agent-voyer, et du chef de section, et plus ou moins dissidentes des précédentes de la part du conducteur du contrôle. La signature du maire au bas d'un pareil procès-verbal, hors le cas où il sera complètement approbatif des travaux, n'aura qu'une signification difficile à saisir et ne pourra être considérée que comme une réception partielle et conditionnelle. Un pareil procès-verbal semblerait impliquer l'envoi au ministre par l'intermédiaire du contrôle et du préfet de cette pièce, une décision du ministre indiquant les travaux définitivement admis et ceux à compléter, et une réception ultérieure et définitive portant remise et acceptation, lorsque les modifications et compléments ordonnés auraient été exécutés.

118. *Portées et conséquences des décisions administratives ordonnant la remise des chemins déviés ou créés.* — « Le ministre des travaux publics, en ce qui concerne l'ouverture d'une voie déviée, agit dans la limite de ses pouvoirs; le Conseil d'Etat ne peut discuter, au fond, le mérite de son arrêté, l'annuler, le confirmer ou le modifier sans sortir du cercle de ses attributions. D'un autre coté, comme cette décision respecte les droits de

la ville, comme elle se borne à préscrire la remise à la ville de la voie dont il s'agit, sans lui imposer aucune charge d'entretien ou autres, comme la ville est libre de refuser le présent, si elle le trouve trop onéreux pour ses finances, nous ne voyons pas sur quel motif elle pourrait fonder un recours pour excès de pouvoirs et obtenir la réformation d'un acte qui ne préjudicie ni à ses droits, ni à ses intérêts.

« Quant au chemin (nouvellement créé), la question se présente dans des conditions différentes. Ce chemin n'a remplacé aucune voie publique préexistante : on a taillé dans le neuf, la Compagnie a ouvert une voie nouvelle.

« Le ministre ne pouvait donc prescrire à la Compagnie d'opérer la remise de cette voie à la ville ; en sens inverse, en l'absence de toute convention intervenue entre la ville et la Compagnie, cette dernière ne pouvait exiger que la voie en question fut reprise par la ville pour être réunie au réseau de ses voies publiques....

« Mais les parties allèguent l'existence d'une convention.... comme il s'agit d'une convention ayant pour objet l'exécution d'un travail public, c'est au Conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat, qu'il appartient d'en rechercher l'existence et la portée. La décision ministérielle attaquée ne saurait faire obstacle à ce que les parties portent leurs contestations devant la juridiction compétente.... »

Tels sont les principes posés par M. de Belbeuf,

commissaire du gouvernement, dans les conclusions prises au sujet des difficultés qui s'étaient élevées entre la ville de Dreux et la Compagnie de l'Ouest, et qui paraissent avoir été vidées dans un sens conforme par l'arrêt du Conseil du 1er avril 1869.

Je dis paraissent, parce que l'arrêt ne me semble pas aussi formellement précis que les conclusions qui l'ont précédé, au sujet de la solution des diverses difficultés qui s'y trouvaient examinées.

En effet, en fait, la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest avait été autorisée par décision ministérielle à ouvrir deux chemins latéraux à la gare de Dreux. L'un de ces chemins occupait dans la plus grande partie de son parcours le sol d'un ancien chemin vicinal ; l'autre ne remplaçait aucune voie publique préexistante. Les travaux finis, la Compagnie voulait remettre ces deux voies à la ville, à la charge par cette dernière de les entretenir. La ville refuse la remise dans ces conditions, et c'est dans ces circonstances que le ministre prend une décision ordonnant : 1° qu'il sera procédé par le maire de Dreux, assisté des agents-voyers, d'une part, et par les délégués de la Compagnie et en présence de l'un des ingénieurs du service, à la réception du chemin établi en remplacement de l'ancien chemin des Rochettes ; que le procès-verbal de cette opération sera soumis à l'administration supérieure, qui prononcerait la remise d'office à la commune, s'il était reconnu que les travaux avaient été exécutés conformément à la décision qui les avait autorisés ; 2° que la ville de Dreux se refusant à



prendre livraison de l'autre chemin latéral, la Compagnie, sous réserve des droits des tiers, était autorisée à le clore à ses extrémités au moyen de barrières,et à n'y admettre que la circulation en provenance ou à destination de la gare du chemin de fer.

La ville de Dreux s'était pourvue contre cette décision devant le Conseil d'Etat, demandant que les deux voies fussent ouvertes au public, et qu'il fût pourvu à leur entretien par la Compagnie, en se prévalant, pour obtenir ce résultat, du cahier des charges et de conventions particulières. C'est dans ces conditions que le Conseil d'Etat déclare que la décision ministérielle est un acte d'administration accompli par le ministre dans la limite de ses pouvoirs, et qui n'est pas susceptible d'être déférée au Conseil d'Etat par la voie contentieuse ; laissant aux parties le soin de porter devant les tribunaux compétents l'appréciation des conventions intervenues entr'elles. En résumé, il ne nous paraît résulter de cette jurisprudence que la consécration de ces principes :

1° Que lorsque des chemins publics ont été déviés en vertu des décisions administratives, l'autorité supérieure qui a ordonné ces déviations, a le droit d'ordonner la remise aux administrations d'où dépendent ces voies,des parties construites en remplacement des anciennes voies déviées, après s'être assurée que les modifications ont été faites dans les conditions sous lesquelles elles ont été autorisées ;

2° Que lorsque des voies nouvelles ont été ouvertes

par la Compagnie, n'ayant pas pour but de rétablir des voies et j'ajouterai des communications préexistantes et détruites par le chemin de fer, la remise de ces voies ne peut être ordonnée à des administrations départementales et communales qui refuseraient de les recevoir ; mais que, dans ce cas, elles restent la propriété des Compagnies de chemin de fer qui les ont établies, et qui ont le droit de les clore pour les affecter à leur service spécial ;

3° Que les difficultés, conséquences de la remise décidée par l'autorité, ou du refus de remise prononcé par elle, rentrent dans le contentieux, et doivent être portées devant les tribunaux compétents, qui ont à prendre en considération dans leurs décisions, les droits résultant pour les parties de titres et conventions intervenus en dehors des décisions spéciales du ministre.

119. *La prise de possession des nouveaux chemins, à défaut de livraison régulière, implique leur remise et réception.* — Quelque recommandé que soit l'accomplissement de la formalité de remise et réception des nouveaux chemins et passages par les intéressés, il est encore arrivé parfois qu'elle n'a point été remplie, et qu'une prise de possession de fait a eu lieu sans remise régulière. Cette prise de possession est censée remonter, dans ce cas, à l'ouverture du chemin de fer et doit être considérée comme impliquant la réception préalable des travaux (Palaa, *Dictionnaire législatif et règlementaire des chemins de fer*, v° *Chemins latéraux*, § 1).

Le préfet de Seine-et-Marne s'était demandé s'il ne devrait pas être procédé à une remise officielle aux communes intéressées, des chemins qui ont été ouverts pour rétablir les communications supprimées par la construction de la ligne de Paris à Lyon, avant la délivrance d'alignements qui avaient été réclamés. Il a reconnu, d'accord avec les ingénieurs du contrôle, qu'en l'état de la prise de possession de ces chemins par les communes, cette opération ne présentait pas un intérêt bien sérieux ; mais il lui semblait nécessaire qu'une décision de l'administration supérieure fixât définitivement la situation respective des communes et de la Compagnie, à l'égard des chemins établis dans un intérêt communal, afin que l'autorité municipale fût désormais chargée des mesures à prendre pour la conservation de ces voies, et notamment de la délivrance des alignements aux riverains.

Le ministre, après examen, par décision du 24 février 1864, a reconnu qu'une remise officielle aux communes des chemins qui avaient été déviés ou modifiés par suite de l'établissement du chemin de Paris à Châlons construit par l'Etat, n'était pas nécessaire, parce qu'il s'agissait de voies de communication dont les communes avaient depuis longtemps déjà la jouissance. Que les maires avaient, par suite, à délivrer les alignements sur ces chemins, sauf en cas de réclamations à soumettre la difficulté à l'autorité supérieure. A défaut de réception régulière des travaux la prise de possession par les services intéressés a encore été consi-

dérée comme impliquant cette réception par décision ministérielle du 3 août 1861, rendue après avis du Conseil général des ponts et chaussées, à l'occasion du chemin de Lyon, et sur une réclamation de M. l'ingénieur en chef du département de l'Yonne.

Ajoutons toutefois que la prise de possession, pour avoir ces caractères légaux, devra être une prise de possession, complète, formelle, constatée par des faits nombreux, répétés et remontant à un temps assez long pour la constituer. On ne pourrait pas attribuer ce caractère à quelques faits de passage qui se produiraient en cours de travaux, par suite de la tolérance des entrepreneurs ou même après les travaux à l'insu de l'administration municipale, ou tout au moins sans son adhésion nettement manifestée ; de tels faits ne pourraient impliquer de la part de cette administration une prise de possession entraînant l'acceptation des travaux, et la rendant non recevable à revenir sur cette acceptation.

120. *La remise entraîne classement parmi les voies dépendant du service auquel la remise est faite.* — Il résulte d'une décision ministérielle du 13 mars 1856, concernant le chemin de fer de l'Est, que la remise à l'administration municipale d'une voie d'accès et l'obligation de l'entretenir acceptée par une ville, attribuent à cette voie tous les caractères d'un chemin public, et doivent la faire considérer comme une dépendance de la voirie urbaine.

Le plus souvent, après la remise aux communes, il n'en est pas tenu un compte suffisant dans les opérations ultérieures, ainsi il n'est pas rare que lorsque le tracé d'un chemin vicinal a été modifié,et que pour éviter une traversée par un pont ou un passage à niveau, on la dévié au moyen de chemins latéraux établis à la fois à droite et à gauche du coupement, pour rejoindre des passages établis en amont et en aval, les communes laissent fort longtemps ces voies latérales sans classement spécial de l'une d'elles,ou de l'une et de l'autre à la fois,parmi leurs chemins vicinaux ; il y a cependant une décision à prendre pour régulariser administrativement ces opérations.

181. *Modifications aux passages des chemins à la rencontre de la voie ferrée, après remise aux divers services.* — Lorsque après remise à une ville d'un viaduc destiné à rétablir les communications, les travaux nouveaux autorisés par le ministre ont été exécutés sans modifier la largeur ou la longueur du viaduc, cette modification ne peut autoriser un recours contentieux contre la décision qui l'a autorisée. Il en est ainsi, notamment lorsque ces travaux n'ont consisté que dans l'exhaussement des murs en aile d'un viaduc sur une longueur de 4 mètres d'un côté et de 1 mèt. 50 de l'autre, de manière à mettre leur couronnement au niveau des culées et à permettre de prolonger le tablier dudit viaduc de la même quantité (Conseil d'Etat, 20 novembre 1874, ville de Montluçon).

En effet, lorsqu'il s'agit d'ouvrages faisant partie intégrante de la voie ferrée, quel que soit l'usage que le public est autorisé à en faire, la remise à une commune ne peut s'entendre que de la mise en possession des droits de passage qu'elle peut y exercer, et si, pour les besoins de ce passage ou de l'exploitation de la voie ferrée, il y a lieu de faire des travaux nouveaux, ces travaux une fois autorisés ne peuvent être empêchés, et les décisions qui les autorisent ne peuvent être l'objet d'un recours contentieux. Nous aurons à examiner ultérieurement s'ils peuvent donner lieu à indemnité et dans quels cas.

122. *Frais de remise et réception.* — Par application de l'article 67 du cahier des charges, les frais de visite, surveillance et de réception des travaux étant à la charge de la Compagnie, c'est à elle à supporter les frais auxquels peut donner lieu la remise des voies déviées à leurs divers propriétaires.

§ II.

Bornage

SOMMAIRE

123. Bornage ; importance de cette opération.
124. Obligation pour les Compagnies d'y faire procéder ; résul-

123. *Bornage ; importance de cette opération.* — Nous indiquerons avec quelques détails les opérations de bornage, parce qu'elles ont une importance capitale pour les matières que nous étudions, et si nous ne nous occupons ici que des formalités à remplir pour y procéder, nous aurons à déduire plus tard les conséquences de cette opération, au point de vue de la propriété, du régime et de l'entretien des voies déviées ou modifiées.

124. *Obligation pour les Compagnies d'y faire procéder ; résultats fâcheux de l'inexécution de cette obligation.* — L'obligation pour les Compagnies de faire procéder au bornage résulte de l'article 29 du cahier des charges, ainsi conçu :

« Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la Compagnie fera faire à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais et contradictoirement avec l'administration un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés ; ledit état

accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

« Une expédition, dûment certifiée, des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressé aux frais de la Compagnie et déposé dans les archives du ministère.

« Les terrains acquis par la Compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastal ; addition sera également faite, sur l'atlas, de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction. »

Cette obligation est imposée aux Compagnies, qu'il s'agisse des lignes dont les terrassements et les travaux d'art ont été exécutés par l'Etat en vertu de la loi du 12 juin 1842, soit qu'il s'agisse des lignes construites entièrement aux frais de la Compagnie. La distinction établie à ce sujet par la circulaire des travaux publics du 31 décembre 1853 ne doit plus être faite.

Bien que les cahiers des charges portent que l'on ne procèdera au bornage qu'après l'achèvement complet des travaux, il ne faut pas en déduire que cette obligation ne doit être remplie par la Compagnie que lorsque tous les travaux d'un réseau seront terminés. On doit admettre que dès qu'une section est achevée et livrée à l'exploitation, il doit être procédé au bornage de cette

section (instruction des travaux publics du 31 décembre 1853).

Cependant comme nous avons eu occasion de l'indiquer, l'opération du bornage est loin d'être faite dans ces conditions, les prolongements successifs des lignes du réseau de chaque Compagnie, les développements donnés à des stations, les doublements de voie, les travaux d'élargissement des tranchées pour la sûreté de l'exploitation,ont fait différer cette opération sur un grand nombre de points, et amené d'un côté un oubli presque total de cette prescription, et de l'autre une tolérance qui font que l'opération se poursuit très lentement et que même elle a été abandonnée sur des points où elle avait été entreprise. C'est d'autant plus regrettable que cela donnera lieu plus tard à de nombreuses difficultés et à des opérations très-longues, très-difficiles et coûteuses, lorsqu'elles devront s'exécuter sur des territoires nombreux, dans l'oubli complet des faits qui se sont produits au moment de l'ouverture des lignes et en l'absence de tous ceux qui ont alors dirigé les opérations, alors que, au moment de la livraison de la voie, au fur et à mesure de l'ouverture des sections ouvertes, il eut été facile d'y procéder, sauf, comme le dit le cahier des charges dans le § 2 de notre article, à faire les bornages supplémentaires que nécessiteraient les acquisitions nouvelles.

Ce bornage serait encore un moyen pour les Compagnies d'arriver à rendre à la culture ou les cédant, moyennant des prix toujours avantageux pour elles,

quelque peu élevés qu'ils puissent être, des terrains sans utilité pour l'exploitation et dont néanmoins elles supportent les charges et les impôts.

125. *Opérations du bornage. Circulaire du* 31 *décembre* 1853. — Les instructions du ministre des travaux publics, relatives au bornage des chemins de fer, ont été données par la circulaire suivante au contrôle, du 31 décembre 1853 :

« L'administration a déjà appelé votre attention sur les mesures à prendre pour assurer, dans le moindre délai possible, le bornage des chemins de fer, confiés à votre surveillance, ainsi que la rédaction du plan cadastral des terrains que ces chemins comprennent et de l'état descriptif, des ouvrages d'art qui y sont situés. Je viens vous rappeler ces mesures, en vous indiquant les règles générales auxquelles il convient de les soumettre.

» Le bornage doit s'appliquer à tous les terrains qui ayant été acquis pour l'établissement du chemin de fer, et étant ou pouvant être utiles à son exploitation, doivent être conservés par la Compagnie et remis à l'Etat lors de l'expiration de la concession. Ainsi les gares, stations, emplacements de dépôt de matériel, ateliers de réparation et de construction, cours intérieures et extérieures, chemins spéciaux d'accès aux stations, maisons de gardes et leurs jardins, etc., etc., seront bornées comme l'assiette des voies elles-mêmes. Les chemins latéraux ou déviés, les chambres d'em-

prunt, les cavaliers de dépôt, les parcelles inutiles et celles qui ont été acquises en vertu de l'article 50 de la loi du 3 mai 1341 (bâtiments dont il est nécessaire d'acquérir une portion pour la construction, et parcelles isolées réduite par l'expropriation à moins de 10 ares), resteront à moins de circonstances exceptionnelles en dehors du bornage.

» Vous devrez, avant que les opérations sur le terrain soient commencées, fixer contradictoirement avec les ingénieurs de la Compagnie, sur les plans parcellaires qui ont servi aux acquisitions des terrains, les lignes de délimitation satisfaisant aux conditions qui précèdent et les points sur lesquels les bornes devront être placées. Si, pour quelques parties de l'opération, vous ne tombez pas d'accord avec les ingénieurs, vous me rendrez compte de la difficulté, en produisant les renseignements propres à la faire apprécier.

» Pour les chemins exécutés en vertu de la loi du 12 juin 1842, le bornage, le plan cadastral et l'état descriptif des ouvrages d'art , doivent être faits aux frais de l'Etat (cela est-il encore vrai aujourd'hui ?) et communiqués aux Compagnies, pour qu'elles les acceptent ou fassent leurs observations. Ces opérations incombent au contraire aux Compagnies, lorsque les chemins qu'elles exploitent ont été construits à leurs frais, et, dans ce cas, les ingénieurs du service du contrôle, au lieu de faire le travail, se bornent à le surveiller, à s'assurer que les formalités légales sont remplies et

que le bornage s'est bien réellement appliqué à tous les travaux qu'il convient d'y comprendre.

» Les bornes seront en pierre de bonne qualité ; leur fût offrira un carré de 0 m. 20 de coté et de 0 m. 20 de hauteur au dessus du sol ; leur culasse aura 0 m 30 à 0 m. 40 d'enfoncement.

» Il sera dressé par commune, un procès-verbal de bornage, constatant la position des bornes et revêtu de l'approbation des riverains, rendue authentique par leurs signatures dûment légalisées.

» Le plan cadastral sera dressé à l'échelle de 0 m. 001 par mètre ; on y indiquera :

» Les limites de toute nature, les bornes, haies, clôtures, bâtiments, poteaux kilométriques, chemins latéraux et déviés, ouvrages d'art et autres exécutés à l'occasion de la création du chemin de fer ;

» Les lieux dits, cantons et sections ;

» Les noms des propriétaires riverains et les numéros de la matrice cadastrale ;

» Les limites seront marquées par un trait noir ;

» L'axe du chemin, les lignes d'opération et leurs cotes seront en encre rouge ;

» Les bâtiments seront lavés en encre de chine pâle ;

» On couvrira d'une légère teinte rose, les terrains compris dans le bornage, et d'une teinte bleue ceux qui, ayant été consacré à rétablir des communications, des voies d'écoulement, ou des servitudes publiques ne

sont susceptibles d'aucune retrocession, quoique non compris dans le bornage ;

» Les plans seront collés sur toile ; ils auront 0 m. 33 de hauteur sur 0 m. 21 de largeur, et seront pliés suivant ces dimensions par plis égaux et alternatifs. (Voir la circulaire des travaux publics aux préfets, du 14 janvier 1850, envoyant un programme pour la rédaction des projets, concernant le service des ponts et chaussées) ;

» L'état descriptif des ouvrages en fera connaitre l'emplacement, la destination, les formes et les dimensions, ainsi que la nature des matériaux employés dans leurs diverses parties ;

» Une expédition des procès-verbaux de bornage, des plans cadastraux et de l'état descriptif des ouvrages d'art, revêtu des signatures des ingénieurs de l'Etat et de celles d'un ou de plusieurs administrateurs de la Compagnie, ayant qualité pour valider l'opération, devra être déposée aux archives du ministère.

» Vous voudrez bien faire part des dispositions qui précèdent à......, Compagnie concessionnaire du chemin de....., confié à votre surveillance, et vous concerter avec elle, pour que le travail du bornage commence sans retard, et se poursuive ensuite sans interruption. Les cahiers des charges portent que l'on n'y procèdera qu'après l'achèvement complet des travaux de construction, mais l'on doit admettre que toute section de chemin de fer terminée et livrée à l'exploitation, se trouve

dans ce cas, et il ne faut pas attendre pour la borner, que la ligne totale ou le réseau concédé soient achevés.

» Je vous prie de me rendre très-prochainement compte des mesures prises par l..... Compagnie concessionnaire pour se conformer à la présente instruction, ou s'il s'agit d'un chemin exécuté en vertu de la loi du 11 juin 1842, de me proposer les moyens qui vous paraissent les meilleurs, pour remplir les obligations de l'Etat. »

Ce document rapporté dans les ouvrages spéciaux de MM. Palaa et Lamé-Fleury, se trouve aussi dans le recueil si utile de M. A. Potiquet, tome 2, numéro 253, page 142.

126. *Chemins à comprendre dans le bornage et chemins à placer au dehors.* — Aux termes de la circulaire que nous venons de rapporter, relevons spécialement qu'on doit comprendre dans le bornage, les cours intérieures et extérieures des gares, stations, ateliers et les chemins spéciaux d'accès aux stations.

Le ministre des travaux publics a posé cette règle, en ce qui concerne des voies d'accès ouvertes le long d'un chemin de fer et des places libres établies devant les bâtiments des stations, pour assurer le service de ces stations et leur raccordement avec les chemins déjà existants ; et le Conseil d'Etat, sur sa demande, l'a sanctionnée dans l'affaire Tournois, vidée par arrêt du 22 juillet 1848, sur les conclusions de M. Cornudet.

Le tribunal de Grenoble a reconnu, le 25 juin 1870,

que des voies d'accès d'une gare étaient des dépendances de cette gare, placées sous le régime de la grande voirie, alors même qu'une ville aurait été autorisée à y faire des travaux (chemin de fer de P.-L.-M. contre ville de Voiron).

En matière d'impôts directs il a été également décidé que les quais attenant aux gares de marchandises d'un chemin de fer en constituaient une dépendance des gares auxquelles ils servent de complément (Conseil d'Etat, 6 décembre 1860, chemins de fer du Midi).

Qu'il en était de même des maisons des gardes des passages à niveau (Conseil d'Etat, 26 décembre 1860, chemins de fer du Midi).

On devrait comprendre également parmi les dépendances des chemins de fer, les terrains acquis amiablement et appropriés par la Compagnie à la suite des ouvrages qu'elle y aurait établis, au service du chemin de fer, s'ils formaient un accessoire obligé de la voie, tels que des appropriations de terrains aux chargements et déchargements. La Cour de Cassation, après la Cour de Nancy, il est vrai, a très légalement décidé que si ces travaux n'ont pas été autorisés et qu'il résulte de leur mode d'établissement et de fonctionnement un dommage pour les voisins, ceux-ci peuvent légalement investir de leurs plaintes les tribunaux civils (chambre civile, 1er août 1860, chemin de fer de l'Est contre Thirion). L'administration, à défaut des tribunaux, pourra même d'office ordonner la modification ou la suppression de ces travaux, mais si elle les maintient tels qu'ils

sont et qu'elle les consacre par son approbation, avec leur destination, ils doivent après cette sanction être englobés dans le bornage.

La circulaire ministérielle de 1853 indique, d'un autre côté, qu'on doit placer hors du bornage, à moins de circonstances exceptionnelles, les chambres d'emprunt, les cavaliers de dépôt, les parcelles inutiles, celles acquises en dehors des besoins des travaux en exécution de l'article 50 de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation, et les chemins latéraux et déviés.

Ne doivent pas y être compris non plus, des terrains non expropriés placés à la suite d'un remblai et disposés de manière à faire suite à ce remblai, ces travaux n'impliquant pas une incorporation forcée au domaine public à défaut d'expropriation préalable (Conseil d'Etat, 1er décembre 1859, Dyvernois).

Peuvent ne pas y être comprises les chaussées des passages inférieurs sous voie (décision ministérielle du 3 avril 1861 concernant Paris-Lyon-Méditerranée).

127. *Terrains primitivement occupés par les Compagnies à titre de location.* — Les Compagnies, en dehors des terrains nécessaires à l'établissement de la voie ferrée et des voies d'accès, ont pu parfois occuper temporairement aux abords de la voie et même aux abords des gares, pour satisfaire à des besoins qu'elles ne considéraient que comme passagers, des terrains sur lesquels elles ont établi des constructions, même des voies accessoires de fer et des chemins temporaires dé-

viés. Lorsque ces opérations et ces travaux n'ont eu lieu que par le fait de la Compagnie sans décision de l'autorité publique à la suite de locations des terrains ainsi occupés, les actes en vertu desquels a eu lieu la prise de possession, ne peuvent être considérés que comme des contrats privés, conclus dans un intérêt purement industriel et commercial de l'exploitation, les travaux exécutés sur les terrains ainsi possédés n'ont point acquis le caractère de travaux publics et ces terrains eux-mêmes n'ont point constitué des dépendances de la grande voirie. Si ultérieurement il devenait nécessaire d'en changer le caractère et d'en faire une dépendance de la grande voirie, il ne suffirait pas d'en ordonner l'occupation temporaire par voie administrative, cette occupation ayant déjà, d'après le titre primitif, son caractère propre et légal, celui de contrat de location ; il faudrait remplir les formalités concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique, et accompagner cette maintenue en possession à un nouveau titre,de toutes les formalités qui doivent précéder et accompagner l'exécution des travaux publics (Conseil d'Etat, 20 février 1868, chemin de fer de Saint-Ouen).

D'autres questions concernant l'étendue des dépendances des chemins de fer se représenteront dans notre étude et seront ultérieurement l'objet de notre examen.

CHAPITRE IV.

Régime des voies déviées et des voies créées par les Compagnies ; — Servitudes de voirie ; — Entretien de ces voies.

—

SOMMAIRE

128. *Objet de ce chapitre* — Nous nous sommes occupé des formalités administratives qui précèdent les travaux de déviation et de modification des voies publiques à l'occasion de l'exécution des chemins de fer, nous avons suivi l'exécution des travaux pour signaler les difficultés de droit auxquelles cette exécution pouvait donner lieu, et enfin nous avons indiqué les règles qui président à la remise des voies modifiées et déviées. Voyons quel est, en l'état, le régime légal auquel sont soumises les parties des voies publiques nouvellement appelées à assurer les communications, et les tronçons abandonnés non occupés par le chemin de fer. La solution que nous donnerons aux questions de propriété qui se présenteront dans cet examen, nous servira à dé-

terminer ce régime, et nous aidera dans la solution des questions de servitude, de voirie et d'entretien que nous aurons bientôt à rechercher.

SECTION I.

Régime des voies déviées et des voies créées par les Compagnies.

---

§ I.

Dans quel domaine et sous quel régime de propriété doivent être placées les voies déviées ou créées par les Compagnies,

---

SOMMAIRE

129. Distinctions à établir entre les chemins construits par les Compagnies, pour en déterminer le régime.
130. Dans quel domaine passent les parties de voies publiques, reconstruites pour le rétablissement des communications.
131. Nécessité de maintenir certaines portions de voies déviées, sous le régime des chemins de fer.

132. Distinctions à faire parmi les voies maintenues dans la concession des Compagnies.
133. Propriété des chemins latéraux.
134. Chemins latéraux établis uniquement pour les exploitations rurales.
135. Passages au dessous des rails.
136. Passages sur rails.
137. Passages à niveau.
138. Une voie d'accès à une gare et une place devant une station, sont des dépendances du chemin de fer et font partie à ce titre de la grande voirie.
139. Comment faut-il entendre que les voies d'accès à une gare font partie de la grande voirie.
140. Voies d'accès dont les terrains ont été acquis sans expropriation préalable.
141. Droits réservés aux cessionnaires des terrains nécèssaires pour établir les avenues des gares et stations.
142. Voies ouvertes, et travaux faits sans approbation de l'administration.
143. Gares et stations.
144. Les cours dépendant des gares et stations, font partie de la grande voirie.
145 Voies et quais intérieurs ; batiments.
146. Régime des chemins particuliers déviés.
147. Constructions et travaux dépendant à la fois de la voie ferrée et des chemins déviés.

129. *Distinctions à établir entre les chemins construits par les Compagnies, pour en déterminer le régime.* — Avant de rechercher quel est le régime auquel sont soumises les voies de terre construites par les Compagnies à la suite de l'établissement des voies ferrées, il y a à établir une distinction entr'elles. Ces

voies ont été établies pour rétablir les communications sur des chemins déjà existants et qui étaient déviés, coupés ou autrement modifiés, ou ce sont des voies complètement nouvelles. Dans le premier cas, après ces travaux de modification,ces routes doivent être remises aux divers services dont elles dépendent et rester aussi étrangères que ces routes elles-mêmes, au service du chemin de fer, elles n'en constituent ni une partie, ni une dépendance. Elles rentrent sous le régime auquel appartiennent les routes dont elles constituent un tronçon, c'est-à-dire sous le régime de la voirie nationale, départementale, urbaine, vicinale ou communale, et même si la voie déplacée est une voie particulière,dans le domaine des propriétés privées. S'il s'agit d'une voie nouvelle créée par le chemin de fer là où il n'en existait pas ; il faut distinguer : ou cette voie a été construite pour rétablir des communications qui se produisaient librement sur des terrains ouverts avant la construction du chemin de fer, et dans ce cas, une fois achevée, elle doit être livrée à ceux pour le service exclusif desquels elle a été construite, sans rester dans les dépendances du chemin de fer; où elle a été construite au contraire dans l'intérêt exclusif ou principal du chemin de fer, par exemple, comme accès aux gares et aux stations, et elle constitue alors une dépendance du chemin de fer soumise au même régime que ce chemin.

Cette dernière solution est rigoureusement exacte lorsqu'il s'agit d'une voie destinée à l'usage exclusif du

chemin de fer. Si c'est, au contraire, seulement pour l'usage principal de ce chemin qu'elle ait été construite mais non pour son usage exclusif, c'est-à-dire si la voie nouvelle destinée par exemple à servir d'accès à une gare ou station est également livrée à l'usage du public, qui s'en sert pour les communications en général, cette voie affecte un caractère de voie publique qui permet de la faire passer dans un service autre que celui du chemin de fer, mais à condition de ne pas perdre le caractère de voie publique et d'assurer la desserte de la gare pour laquelle elle a été créée, avant son affectation à la fois à ce service et aux autres services publics de voirie. Mais dans ce cas encore, jusqu'à ce qu'elle ait été reçue par un service public, elle reste dans les dépendances du chemin de fer.

Les distinctions que nous faisons entre les voies nouvellement créées et les voies simplement modifiées, ont été dejà posées par M. Aucoc, dans ses *Conférences*, n° 1358, t. 3, p. 455.

Nous allons développer dans les paragraphes qui suivent les distinctions et les principes que nous venons de poser et les suivre dans leurs applications.

130. *Dans quel domaine passent les parties de voies publiques reconstruites pour le rétablissement des communications.* — La propriété des tronçons de voies nouvelles établies par les Compagnies des chemins de fer pour le rétablissement des communications, devrait rentrer dans le domaine de ceux auquel apparte-

nait la voie déviée, puisque ces portions de voies nouvelles ont été établies, pour tenir lieu des anciennes, pour les remplacer, et en quelque sorte pour leur être substituées à titre d'échange. Ainsi s'agirait-il d'un tronçon de route nationale, la partie modifiée devrait passer dans le service des ponts et chaussées ; pour les routes départementales le tronçon modifié devrait passer dans le service départemental ; pour les chemins vicinaux, dans le service vicinal ; pour les chemins communaux non classés, dans les propriétés communales ; enfin, pour les chemins privés ou particuliers, dans la propriété privée de la personne ou des personnes auxquelles appartenait le chemin dévié ou modifié.

Toutefois, si ce principe est vrai et peu discutable en thèse ; dans l'application il ne laisse pas que de présenter de nombreuses difficultés. Cela tient notamment à ce que le plus souvent les travaux faits pour le rétablissement des communications ont à la fois un double but, assurer la circulation à la fois sur les voies de terre et les débouchés pour les voies de fer, et partant ces travaux sont nécessaires pour ces deux services, et ne peuvent recevoir une affectation spéciale pour l'un d'eux. D'un autre coté, lorsqu'il s'agit de modifications à des voies privées, les nouvelles voies établies ont souvent une destination plus large que la voie modifiée, c'est ce qui arrive notamment lorsque ces modifications, au lieu de se produire sur un point unique, se prolongent le long de la voie ferrée et mettant en rela-

tion avec une voie publique de nombreuses parcelles séparées par la voie de fer, sont destinées à donner satisfaction, non plus à un intérêt unique, mais à des intérêts variés et multiples.

131. *Nécessité de maintenir certaines portions de voies déviées sous le régime des chemins de fer.* — Il est impossible de dessaisir les Compagnies de chemins de fer de la propriété de certaines déviations et surtout de certains ouvrages établis autant dans l'intérêt de la voie de fer, que de la voie de terre. Il importe au plus haut degré pour la sûreté de la circulation sur la voie ferrée notamment, autant que pour les besoins de l'exploitation que ces ouvrages restent dans les dépendances du réseau et dans le service de la voie. Il serait d'ailleurs souverainement injuste, au point de vue financier, tout autant qu'il serait fâcheux au point de vue administratif, que la multiplication des ouvrages d'art semés sur une route de terre pour les nécessités de la construction et de l'exploitation d'une voie ferrée, vint grever d'une manière excessive le service de la voie de terre, et que ce service fut obligé d'assurer par un entretien minutieux et coûteux, des travaux qui n'auraient besoin de ces soins particuliers qu'à cause de la nature de l'exploitation du chemin de fer.

Ces travaux, et les portions de routes qui en dépendent trop directement, ont dès lors dû rester dans le régime des chemins de fer et n'ont pu être livrés à un au-

tre service, ni passer dans un domaine étranger à la Compagnie.

132. *Distinctions à faire parmi les voies maintenues dans la concession des Compagnies.* — Si, d'un côté, certains travaux et certaines portions de voies déviées font, en fait, partie intégrante des chemins de fer et ne peuvent en être distraites pour passer dans un autre service ou une autre propriété, il est des voies qui, d'un autre côté, doivent être maintenues à la possession des Compagnies de chemins de fer parce que, quoique complètement indépendantes des travaux établis pour la circulation sur les voies ferrées, elles ont été créées uniquement pour le service des chemins de fer, par exemple pour l'arrivée aux gares et stations ou leur desserte. De pareilles voies ne sauraient être distraites de ce service pour être placées dans le service public ou municipal. Il y a encore des voies qui ont été ouvertes dans un intérêt plus spécial de l'exploitation commerciale par les Compagnies de chemins de fer; ainsi pour aborder leurs magasins, gares de marchandises, entrepôts ou ateliers; elles doivent évidemment rester leur propriété. Et pour celles-ci naîtra seulement la difficulté de savoir si elles font partie de la grande voirie; ou si elles font partie seulement du domaine privé de la Compagnie, ce qui modifie considérablement le régime sous lequel elles se trouvent

Après nous être placé dans le champ de la théorie et dans les distinctions fondées sur les principes, nous

allons rechercher par l'étude de la jurisprudence quels sont les cas ou des travaux de rétablissement de voies de terre doivent rester dans le domaine des chemins de fer, et qu'elles sont celles de ces voies qui restant au chemin de fer ne font cependant point partie de la grande voirie. Nous signalerons en même temps les cas où la propriété passe à d'autres, et où la voie ouverte, modifiée ou déviée est forcément confiée à des services spéciaux.

133. *Propriété des chemins latéraux.* — Les chemins latéraux, comme toutes les parcelles inutiles à l'exploitation et à la conservation du chemin de fer doivent être placées, à moins de circonstances exceptionnelles, en dehors du bornage du chemin de fer (circulaire ministérielle, 31 décembre 1853).

En effet, ces chemins n'étant créés que pour rétablir les communications supprimées ou modifiées par la construction du chemin de fer doivent, en règle générale, être rétrocédés aux administrations sous la gestion desquelles ils se trouvaient placés avant le changement d'emplacement et auxquelles ils doivent être en quelque sorte restitués après les travaux de déviation et modification. Ces chemins ne sont dès lors point des dépendances des chemins de fer, mais ils font partie intégrante de la voie modifiée sur un ou plusieurs points, et doivent rentrer dans le domaine où se trouve placée cette même voie.

Lorsque la circulaire du 31 décembre 1853 dit en

terminant, qu'on couvrira d'une teinte bleue les terrains qui ayant été consacrés à rétablir des communications, des voies d'écoulement ou des servitudes publiques ne sont susceptibles d'aucune rétrocéssion quoique non compris dans le bornage ; il faut entendre cette prescription en ce sens que les terrains acquis par la Compagnie et non occupés par elle pour le chemin de fer ou ses dépendances, n'en sont pas moins des terrains qui, quoique non occupés par la voie et ses dépendances, ne devaient pas être classés parmi les terrains inutiles, et des hors lignes sans intérêt pour la Compagnie, pouvant être aliénés par elle. C'est dans ce sens seulement qu'on doit comprendre le mot rétrocession ; et il ne saurait s'entendre en ce sens que la partie d'un chemin public dévié par le chemin de fer devra rester la propriété du chemin de fer et ne devra pas être rendue au service pour lequel les travaux de déviation ont eu lieu.

L'article 21 du cahier des charges en disposant que les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, et pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, seront achetés et payés par la Compagnie, indique nettement qu'on n'a pas entendu placer les voies déviées dans les dépendances des chemins de fer.

134. *Chemins latéraux établis uniquement pour les exploitations rurales.* — Un chemin qui n'a été établi latéralement au chemin de fer que pour servir à

les exploitations rurales, ne peut surtout être considéré comme une dépendance du chemin, et n'est point placé sous le régime de ce chemin de fer, au point de vue du régime de propriété, non plus que des lois de police concernant la grande voirie (Conseil d'Etat, 15 février 1864, Vauquelin). Il n'est point considéré comme faisant partie de la remise consentie aux compagnies, des chemins de fer construits par l'Etat (Conseil d'Etat, 13 août 1861, chemin de fer d'Orléans), ni au point de vue de l'entretien (Christophle, *Traité des travaux publics*, n° 694, t. I, p. 584). Nous compléterons ce que nous avons à dire sur ces chemins en étudiant à la fin de ce paragraphe le régime sous lequel sont placés spécialement les chemins particuliers déviés.

135. *Passages au-dessous des rails.* — Le Conseil d'Etat, le 20 mars 1862, chemin de fer de Carmaux, a déclaré que les parties de chemins vicinaux au-dessus desquelles des viaducs avaient été établis, pour le passage des chemins de fer n'en conservaient pas moins le caractère et la destination de voies vicinales, et que la commune ne subissait aucune dépossession motivant une indemnité. Sans apprécier ici cette décision au point de vue du refus d'indemnité ; hâtons-nous de dire que les ponts sur voies ferrées ou sous ces voies font partie intégrante de ces voies, et quelles doivent être soumises au même régime. Il nous paraît difficile de laisser d'une manière absolue à la direction de la

voirie vicinale, les travaux à faire pour assurer la circulation sous ces ponts, car cela comporterait le droit de faire des travaux qui pourraient être considérés comme portant atteinte à la solidité et la sûreté de ces ouvrages, dont la conservation importe à un très haut degré à la libre circulation sur la voie ferrée et à la sûreté de cette voie. A peine s'il est permis de faire une exception au droit absolu de surveillance et de direction du service du chemin de fer, pour les simples mesures d'empierrement, d'enlèvement de boues, d'entretien très superficiel des chaussées,ne portant aucune atteinte directe ni indirecte aux travaux eux-mêmes, à l'élévation même des chaussées, à l'écoulement des eaux, à la condition des ouvrages d'art, maçonneries, perrés aux abords, direction de la voie à l'entrée, à la sortie, etc., mais toutes les parties du pont doivent être considérées comme des dépendances des chemins de fer. C'est l'avis de MM. Aucoc, *Conférences*, t. 3, p. 454, n° 1356 ; Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, 1872, p. 100, notes. C'est aussi l'avis de M. Palaa, *Dictionnaire legislatif et règlementaire des chemins de fer*, v° *Bornage*, § 2, p. 165. Cet auteur ajoute toutefois, d'après une décision ministérielle du 3 avril 1861, intervenue à l'occasion d'une affaire du réseau de Lyon ; les chaussées des passages inférieurs sont en dehors de cette dépendance. On peut citer dans le même sens, Christophle, *Traité des travaux publics*, n° 693, t. 1, p. 584.

186. *Passages sur rails.* — Ce que nous avons dit s travaux établis pour les passages sous rails, s'ap-que aux ponts établis sur rails, pour rétablir les com-nications entre les parties des voies de terre coupées r l'établissement des chemins de fer. Ces ponts for-ent plus que des dépendances des chemins de fer ils font partie intégrante, et ils sont soumis au regime plicable à ces chemins. Là encore on pourra seule-ent permettre des travaux d'entretien courant de la aussée de la voie, sans intervention du service du hemin de fer, mais rien au-delà.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain avait coupé la rue de Stockolm à Paris pour l'établissement du chemin de fer. Afin de relier les deux tronçons de cette rue, la Compagnie devait construire au point de raccordement un pont en maçonnerie ou en fer ; mais des nécessités de localité, y firent substituer un pont suspendu en bois avec armatures en fer. La difficulté qui s'éleva sur le point de savoir qui devait entretenir ce pont, donna lieu à examiner préalablement qu'elle était la nature de ce travail, et le Conseil d'Etat n'a pas hésité à reconnaître que c'était une dépendance du chemin de fer, et à mettre, par suite, l'entretien à la charge de la Compagnie, sauf une légère contribution de la ville pour l'entretien de la chaussée, contribution calculée sur la moyenne que lui coûtait l'entretien du pavé de la rue de Stockolm (Conseil d'Etat, 29 mars 1853, chemin de fer de Paris à Saint-Germain, au rapport de M. Tourangin, sur les conclusions

de M. de Forcade). C'est dans ce sens que se formule l'opinion de M. Aucoc, *Conférences*, t. 3, p. 454, n° 1356 ; il considère les ponts contruits pour faire passer une route au-dessus ou au-dessous des rails, comme des dépendances du chemin de fer, en faisant partie intégrante.

Le Conseil d'Etat a cependant décidé qu'un pont établi sur le chemin de fer pour le service des propriétés particulières traversées par la voie ferrée ne constituait pas une dépendance du chemin de fer (Conseil d'Etat, 27 décembre 1860, ministre des travaux publics contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée). Mais il est à remarquer que cette décision est intervenue à raison de difficultés nées entre le ministre des travaux publics et la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur le point de savoir à la charge de qui étaient les réparations à faire à ce pont, et que le Conseil statuant entre l'Etat et la Compagnie et en absence des usagers, en a exonéré la Compagnie, en ne considérant que ce pont n'était pas une dépendance du chemin de fer, que parce qu'il n'avait pas figuré au nombre des travaux qui exécutés par l'Etat, en vertu de la loi du 11 juin 1862, avaient été successivement livrés à la Compagnie du chemin de fer.

Il y a une décision du Conseil de préfecture de la Seine du 11 juin 1864, qui a également décidé qu'un pont établi pour relier au moyen d'une rampe d'accès une île autrefois abordable à gué, à un passage à niveau, n'était pas une dépendance du chemin de fer, la

Compagnie n'en faisait usage ni pour son service, ni pour celui des voyageurs et du trafic,et ce pont n'ayant été construit par l'Etat en exécution de la loi du 11 juin 1842, que pour réparer le dommage que l'établissement du chemin de fer avait pu causer aux propriétés particulières,et la gêne qu'il apportait dans les communications établies au profit des habitants par des usages anciens. Mais ce pont établi pour relier l'ile à un passage à niveau, était placé en dehors de la voie ferrée,et dans ces circonstances on comprend qu'il ait été considéré par les tribunaux comme indépendant de cette voie,et comme une partie du chemin qu'il aidait à aborder le passage à niveau le long de la rampe d'accès.

137. *Passages à niveau.* — Nous aurons à nous occuper plus tard spécialement des passages à niveau, demandons-nous ici seulement ce que devient la propriété du sol, destiné à la fois au passage du chemin de fer,et au passage des voies de terre ; et à quel régime est soumis ce sol, ainsi affecté à une double destination.

Le Conseil d'Etat, par son arrêt du 1er mai 1860, commune de Pexiora, dit : « Considérant que l'arrêté préfectoral prescrit à la rencontre d'un chemin vicinal avec la voie ferrée l'établissement d'un passage à niveau ; que la partie de ce chemin qui est ainsi affectée au service de la voie ferrée, n'en conserve pas moins le caractère et la destination de voie vicinale ; que la commune ne subit aucune dépossession, et que

dans le cas où elle prétendrait avoir droit à une indemnité pour les dommages que lui causerait l'établissement du chemin de fer, cette demande ne pourrait être appréciée que par l'autorité administrative. »

En prenant à la lettre ce qui précède, il semblerait en résulter que lorsqu'un chemin de fer coupe une voie vicinale, et que le raccordement de la voie vicinale coupée, se fait au moyen d'un passage à niveau, il n'y a pas un emprunt fait par le chemin de fer sur la voie vicinale, mais au contraire une continuation de la voie vicinale formant une interruption passagère de la voie ferrée. Il n'est pas possible d'aller aussi loin, non il n'y a pas dépossession, comme le dit le Conseil, en ce sens que la destination du passage, quoique modifiée, n'est pas supprimée au détriment de la voirie vicinale, mais la voirie vicinale ne conserve plus qu'un simple droit de passage sur des terrains mis à la disposition de la Compagnie du chemin de fer et soumis au régime de la grande voirie, à la charge seule de donner les passages nécessaires pour les besoins de la voirie vicinale. La voirie vicinale ne reprendrait la pleine propriété, la libre possession et l'administration du tronçon constituant le passage, et dont elle n'avait perdu la possession et la direction qu'en l'état de l'affectation qu'il avait reçue, que si cette affectation cessait et que le chemin de fer fût sur ce point déplacé ou supprimé.

C'est dans ce même sens seulement qu'il faut entendre l'arrêt du Conseil du 20 mars 1862, chemin de fer

de Carmaux, qui porte : « Considérant que les parties des chemins vicinaux qui ont été converties en passages à niveau n'en conservent pas moins le caractère et la destination de voies vicinales, qu'ainsi la commune, qui ne subit aucune dépossession, n'a droit à aucune indemnité. »

Et c'est encore dans ce sens qu'il faut interpréter l'arrêt du Conseil du 14 août 1865, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, rendu sur les conclusions de M. Aucoc, et qui, toujours à l'occasion d'une demande en indemnité formée par la commune de Fréjus, à la suite de la conversion d'une partie de chemin vicinal changée en passage à niveau, disait pour repousser l'allocation de l'indemnité réclamée : « Considérant que la partie dudit chemin qui a été convertie en un passage à niveau n'a pas cessé d'avoir le caractère et la destination de chemin vicinal. »

Oui il pourra ne pas être dû d'indemnité parce que le passage a été conservé, que la jouissance du terrain par la commune, le département ou l'Etat comme voie publique, n'a pas été supprimé mais simplement modifié dans son exercice, que la propriété du fonds doit revenir à l'Etat, au département ou à la commune si l'affectation à la voie ferrée donnée principalement à ce terrain cesse. Mais ce passage ne reste point sous la direction des agents-voyers, ni dans l'administration communale, si c'est une voie vicinale ou communale qui est traversée; ce passage est sorti de la voirie vicinale pour passer dans la grande voirie. Son régime, au point de

vue de l'administration, de la surveillance, de la police, de la compétence des autorités chargées de la surveillance et des tribunaux auxquels appartient le contentieux n'est plus le même. On voit dès lors dans qu'elles limites restreintes doit être accepté le principe posé par le Conseil d'Etat.

Les passages à niveau font tellement partie intégrante des chemins de fer, que sous l'empire de la loi du 11 juin 1842, qui mettait à la charge de l'Etat la construction de la ligne proprement dite, terrassements, ouvrages d'art, et ne faisait peser sur la Compagnie que la voie de fer et ses accessoires, et l'entretien et les réparations ; alors que les clôtures de la voie étaient à la charge de la Compagnie, l'établissement des barrières des passages à niveau, dépense foncière, constitution de l'œuvre, restait à la charge de l'Etat. Comment distraire de la voie ferrée, la partie de cette voie placée intérieurement entre ces barrières, témoignant de la main mise par le chemin de fer sur cette portion de la voie de terre ?

138. *Une voie d'accès à une gare et une place devant une station sont des dépendances du chemin de fer et font partie à ce titre de la grande voirie.* — Il a été jugé le 22 juillet 1848 par le Conseil d'Etat, sur les conclusions de M. Cornudet, sur la demande du ministre des travaux publics contre le sieur Tournois, que lorsque une station a été établie à une certaine distance des chemins alors existants, et que pour relier la station

avec ces chemins on a dû pratiquer des voies d'accès le long du chemin de fer, et, de plus, ménager des deux côtés une place libre devant les bâtiments de la station, et que ces voies d'accès et ces places ont été établies sur des terrains acquis des fonds de l'Etat, comme ceux qui servent d'emplacement à la voie elle-même, ces chemins et cette place font partie intégrante du chemin de fer et appartiennent à la grande voirie, aux termes de l'article 1er de la loi du 15 juillet 1845.

Le Conseil de préfecture avait déclaré que tout chemin de fer devant, d'après l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, être clos des deux côtés sur toute l'étendue de la voie, la portion comprise entre les clôtures constituait seule le chemin de fer et faisait seule partie de la grande voirie. Le ministre combattait cette doctrine qui aurait pour résultat de laisser en dehors de la grande voirie les dépendances du chemin de fer. La clôture n'a pas pour but, ajoutait-il, de définir où commence et où finit le chemin de fer, mais d'assurer la sécurité de la voie : « Les chemins de fer construits ou concédés par l'état font partie de la grande voirie, d'après la loi de 1845 ; or, un chemin de fer ne peut pas se composer seulement de la voie sur laquelle s'opère la traction ; il y a un certain nombre d'accessoires qui forment les dépendances nécessaires de ces nouvelles voies de communication ; telles sont les stations de voyageurs, de marchandises, les lieux d'embarquement, de débarquement ; et lorsque les points où des stations sont établies ne sont pas immédiaiement voisins de rou-

tes ouvertes, il faut de toute nécessité les relier par des chemins nouveaux aux routes existantes ; ces chemins font donc également partie du chemin de fer, puisque, sans eux, l'exploitation n'en serait pas possible. » (Voyez dans ce même sens, Jousselin, *Traité des servitudes d'utilité publique*, t, 2, p. 378).

Une voie d'accès à une gare a encore été reconnu constituer une dépendance d'une gare et faire à ce titre partie du chemin de fer et par suite de la grande voirie, par le Conseil d'Etat le 27 août 1857, Boilié Martin, sur les conclusions de M. de Lavenay et au rapport de M. Charles Robert. On peut encore citer dans le même sens l'arrêt du Conseil d'Etat du 16 avril 1851, dame Delier, au rapport de M. de Reverchon, et sur les conclusions de M. du Martroy.

139. *Comment il faut entendre que les voies d'accès à une gare font partie de la grande voirie ; clôture de ces voies.* — De ce que nous avons dit qu'une voie d'accès à une gare fait partie de la grande voirie, il ne faudrait pas en conclure qu'on doit la considérer comme une voie publique sur lesquelles les riverains et le public pourraient librement exercer les droits que les lois leurs attribuent sur les voies publiques. Les voies d'accès aux gares lorsqu'elles constituent des dépendances des chemins de fer, ne sont pas soumises à toutes les règles de la grande voirie applicables aux voies publiques, mais bien aux règles applicables aux dépendances des chemins de fer et au régime spécial à ces voies.

Ainsi ces voies d'accès peuvent être fermées au point de communication avec les voies publiques, au lieu de ne l'être que sur un point plus rapproché de la station, et nul n'a le droit de réclamer l'usage de cette propriété comme propriété publique, mais publique avec une affectation spéciale. Le Public peut, il est vrai, y circuler à l'aise tant que la clôture ne gêne pas cette circulation ; mais cette tolérance peut cesser et la Compagnie, avec l'autorisation de l'administration, peut déplacer sa grille, si elle l'a rapprochée primitivement de la station et comprendre l'avenue dans la cour de la gare. On ne pourra exercer sur ce passage d'autres droits que ceux qui résulteraient de titres particuliers, sans pouvoir se prévaloir de ceux qui résultent de l'affectation d'un terrain à une voie publique dépendant de la grande voirie (Conseil d'Etat, 16 août 1851, dame Delier ; 27 août 1857, Boilié Martin).

Au point de vue spécial du droit pour la Compagnie de clore en pareil cas l'avenue de la gare, on peut citer une décision formelle des travaux publics du 14 septembre 1854 relative au chemin de fer du Guétin à Clermont.

Une jurisprudence contraire semble s'annoncer dans l'arrêt du Conseil du 15 décembre 1859, Klein; elle est affirmée d'une manière aussi formelle que possible dans l'arrêt Thiebaut, du 10 janvier 1867, et surtout dans l'arrêt Lebrun de Blon, du 26 juin 1869. Si ces arrêts reconnaissent en fait que les avenues des gares reliant entr'elles des voies publiques, étant ouvertes à la

circulation du public et ne servant pas exclusivement au service du chemin de fer, doivent être considérées comme des voies publiques et sont soumises au régime de ces voies, je serai embarrassé pour formuler une objection. Mais ces décisions, après avoir indiqué que les terrains sur lesquels a été établie l'avenue de la gare par la Compagnie du chemin de fer ont été acquis par elle ; que cette acquisition a eu lieu en vertu de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ; que l'avenue forme une dépendance de la voie ferrée et qu'elle est comme cette voie soumise au régime de la grande voirie ; au lieu d'en conclure que les règles de la grande voirie applicables aux chemins de fer sont applicables à ces dépendances du chemin de fer, en concluent au contraire qu'elles sont placées sous le régime de la grande voirie tel que le détermine la législation sur les grandes routes. Or je me permets de faire remarquer, que pour les voies de terre le régime de la grande voirie, implique la liberté la plus absolue de circulation sur ces voies, la faculté la moins discutable d'y établir des issues et des accès pour profiter de cette circulation, d'y ouvrir des jours, des vues et des passages.

Pour les voies de fer c'est le principe contraire qui domine toute la législation, c'est l'interdiction la plus absolue pour le public, de pénétrer sur le chemin de fer et sur le territoire soumis à ce titre à la grande voirie, de faire des constructions joignant la voie, d'y prendre des jours, des vues droites et des accès directs

ou indirects ; partant, il est impossible d'appliquer aux chemins de fer le régime des voies publiques de terre, sous prétexte qu'ils font l'un et l'autre partie de la grande voirie. La voie d'accès au chemin de fer ne fait partie de la grande voirie que comme partie intégrante ou dépendance du chemin de fer et nullement comme constituant une route nationale ou départementale, à moins qu'elle n'ait été versée dans ce service, elle ne peut être dès lors que dans le régime de la grande voirie des chemins de fer, dont elle constitue une dépendance et qui la fait placer dans ce régime ; sauf à prendre en considération dans l'application des règles de la grande voirie de fer la destination spéciale de ces dépendances, où, malgré la prohibition générale de circulation portée par les lois sur la voirie de fer, le public sera admis, comme cela lui est permis dans l'intérieur des gares et sur les quais, qui incontestablement ne sont pas soumis cependant aux règles de la voirie de terre.

M. le commissaire du gouvernement de Belbeuf, dont l'opinion doit avoir tant de poids en ces matières et qui a si souvent indiqué avec une sûreté d'appréciation si remarquable, comme nous avons eu déjà plusieurs fois l'occasion de l'indiquer, les principes applicables en ces matières, disait dans l'affaire Lebrun de Blon en parlant d'une avenue de gare : « Une voie établie dans de pareilles conditions, en exécution d'engagements sanctionnés par un acte solennel de l'autorité souveraine, en vue de donner satisfaction aux exigences d'un grand

service public, est-ce un chemin privé ? est-ce une propriété patrimoniale de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest ? Le bon sens, la nature des choses, comme votre jurisprudence répondent : non, c'est une propriété publique, en ce sens que cette voie fera retour à l'Etat à l'expiration de la concession, en tout cas, comme la voie ferrée elle-même, dont elle constitue une dépendance, l'avenue d'accès doit être d'ores et déjà soumise au régime de la grande voirie. »

Certainement cette avenue n'est point une propriété patrimoniale à la Compagnie ; certainement elle fera retour à l'Etat, comme le chemin de fer dont elle est une dépendance ; mais au même titre que le chemin de fer et pas plus sur l'un que sur l'autre il ne sera loisible de créer des servitudes de jour, de passage, d'issues et autres au profit des riverains et dans un intérêt privé.

Arrivons plus rapidement à une conclusion : ou cette avenue aura les caractères d'une voie publique et alors elle devra être classée comme voie publique communale, départementale ou nationale peu importe, et elle devra passer dans l'un de ces divers services, avec toutes les conséquences que ce classement comporte; ou elle ne présentera pas l'intérêt d'une voie publique nationale, départementale, vicinale ou urbaine et elle restera propriété de la Compagnie du chemin de fer, non à titre de propriété privée patrimoniale, je le veux bien, mais au même titre que le chemin de fer lui-même, et cet accessoire sera placé sous le même régime

le principal, sauf dans l'application des règles qui découlent, les modifications qu'implique la destination spéciale de chaque partie des chemins de fer, voies rées, bâtiments et quais des gares et stations, cours mées, bureaux, etc., et il ne pourra être concédé cette propriété aucune servitude, droit particulier passage, d'issue, de vue et autre de même nature, i puisse empêcher la Compagnie de reporter ses clôres de cour, d'étendre ses constructions, d'augmenter nombre de ses voies, si les besoins de l'exploitation lui commandent, et si les conditions d'étendue des errains constituant des places extérieures et avenues u chemin de fer le lui permettent.

Si vous autorisez les riverains à élever sur ces avenues des constructions, à y prendre des vues et des accès comme sur une voie publique ; mais vous créez alors une véritable voie publique et cette avenue change de caractère. Pourquoi la Compagnie ou le service lu chemin de fer, même si l'exploitation était faite en égie par l'Etat, seraient-ils tenus d'entretenir une voie bordée d'habitations ? pourquoi devraient-ils pourvoir au ervice de l'éclairage pour la sûreté publique, par rapport à cette population placée ainsi aux abords d'une gare, alors que, par exemple, l'absence d'un service e nuit ne l'exigerait pas pour la voie ferrée.

En résumé, je ne connais pas de voies publiques soumises au régime général de la voirie appartenant des Compagnies devant faire retour à l'Etat, et pla-

cées hors des services de l'Etat, des départements et des communes ou de concessionnaires spéciaux.

Si un chemin créé par une Compagnie de chemin de fer a les caractères d'un chemin public, ne fût-ce que à cause du mouvement qui s'y développe en voitures, charrettes ou piétons, pour amener les voyageurs ou les marchandises à la gare, qu'il soit classé comme chemin public, versé dans un des services qui sont chargés de leur direction et que ceux qui le fréquentent et les riverains soient soumis au régime des voies publiques et en bénéficient ; si n'ayant pas le caractère de chemin public il reste dans la concession de la Compagnie, qu'il y reste effectivement et complètement, qu'il fasse partie de la grande voirie mais comme dépendance du chemin de fer, comme partie de la concession au même titre que le chemin de fer dont il dépend et sans que les riverains puissent y exercer les droits dont ils jouissent sur les voies publiques.

Je dois faire remarquer que ce sont ces principes qui ont toujours été admis au moment de la remise par l'Etat aux Compagnies des parties de chemins de fer primitivement construits par l'Etat. Ainsi la décision des travaux publics du 14 septembre 1854 relative au chemin de fer du Guetin à Clermont, prise après avis du conseil des ponts et chaussées, et conformément à la solution adoptée dans toutes les circonstances semblables :

1° Livre à la Compagnie tous les chemins d'accès des gares et stations ;

2° A la charge de provoquer le classement au nombre des voies publiques de ceux qui auraient ce caractère ;

3° Et l'autorise à clore par des barrières et à affecter exclusivement au service du chemin de fer ceux de ces chemins dont le classement n'aurait pas lieu ; les droits des tiers et ceux de la Compagnie étant respectivement réservés à l'égard des servitudes qui auraient été consenties par l'Etat au profit des riverains.

Les considérants de cette décision portent spécialement, que le chemin d'accès ne peut recevoir le caractère de voie publique au profit des riverains, que si la remise en est acceptée par la commune, s'il se trouve ainsi placé dans la voirie municipale.

Ce sont les mêmes règles qui sont consacrées implicitement dans la circulaire ministérielle du 31 décembre 1853 sur le bornage des chemins de fer.

La jurisprudence du Conseil d'Etat ayant pour résultat d'enserrer les cours extérieures des gares dans des constructions qui gêneraient considérablement les Compagnies dans leurs dispositions ultérieures, surtout dans le cas où les avenues ne sont point fermées et où les bâtiments des gares s'ouvrent directement sur ces voies, les Compagnies ont pris le parti de laisser entre les cours et les propriétés privées voisines, des bandes de terrain en apparence vacantes et dans tous les cas non comprises dans les voies et cours et formant des hors lignes, ces lisières non actuellement affectées à un service public, par suite soumises au régime de propriété

privée, et cependant dont l'administration au besoin refuserait la rétrocession à cause des éventualités d'extension, forment ainsi des zones de défense et permettent aux Compagnies de conserver la libre et entière disposition de leurs avenues dont elles se trouveraient dépouillées si elles ne parvenaient pas à les soustraire ainsi au régime si peu protecteur de la grande voirie, tel qu'on veut l'appliquer.

Tout cela est dit d'ailleurs sans préjudice des droits qui auraient pu être réservés aux riverains sur ces voies, notamment au moment de l'expropriation ou de la cession de la partie des terrains nécessaires pour leur établissement.

140. *Voies d'accès dont les terrains ont été acquis sans expropriation préalable.* — La Cour de Cassation, par un arrêt de rejet du 4 juillet 1866, chemin de fer d'Orléans, contre Gastebois, a déclaré qu'on ne pouvait considérer comme partie intégrante d'un chemin de fer, que les terrains dont l'acquisition imposée à la Compagnie par le cahier des charges, constitue par cela même une des conditions de la concession ; l'arrêt ajoute : « Attendu en fait qu'il n'est pas justifié par la Compagnie, que l'établissement de l'avenue de la gare de Brives, placée en dehors du périmètre primitif du chemin de fer, dont il s'agit au procès, ait été prescrit par le cahier des charges qui est la loi de la Compagnie ; attendu que les Compagnies de chemin de fer, peuvent sans doute pour les besoins de l'exploitation commer-

iale de leurs concessions, acquérir des terrains aux bords des voies ferrées, et y édifier des constructions, mais que les annexes ou dépendances des chemins de fer créés volontairement par les Compagnies, restent leur propriété privée, alors même que l'Etat dans un intérêt d'ordre ou de police en aurait autorisé et reglé la création ; attendu dès lors, que les travaux exécutés sur ces dépendances privées des chemins de fer, ne constituent pas des travaux publics ; attendu que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, considérait si peu l'avenue de la gare, comme revêtue du caractère domanial, qu'elle en offre la cession à la ville de Brives, afin de s'exonérer des frais d'entretien dont elle avait la charge ; attendu que la lettre ministérielle du 4 juillet 1864, relative à ce projet de cession, implique que l'avenue de la gare appartient à la Compagnie et non à l'Etat ; attendu d'autre part que si le ministre exprime l'opinion que sur le refus de la ville d'accepter l'offre qui lui était faite, la Compagnie pourra clore l'avenue, il ajoute sous la réserve des droits qui ont été conférés aux tiers lors de l'acquisition des terrains formant l'assiette de l'avenue. » Quelque respect que je doive avoir et que j'aie pour les arrêts de la Cour supérieure, et quoiqu'il soit peut-être trop présomptueux de s'écarter d'une opinion émise dans une décision rendue sous la présidence de M. Bonjean, au rapport de M. Calmètes, et sur les conclusions conformes de M. l'avocat-général Savary. Je dois toutefois indiquer les motifs de mon hésitation, et ce,

privée, et cependant dont l'administration au besoin refuserait la rétrocession à cause des éventualités d'extension, forment ainsi des zones de défense et permettent aux Compagnies de conserver la libre et entière disposition de leurs avenues dont elles se trouveraient dépouillées si elles ne parvenaient pas à les soustraire ainsi au régime si peu protecteur de la grande voirie, tel qu'on veut l'appliquer.

Tout cela est dit d'ailleurs sans préjudice des droits qui auraient pu être réservés aux riverains sur ces voies, notamment au moment de l'expropriation ou de la cession de la partie des terrains nécessaires pour leur établissement.

140. *Voies d'accès dont les terrains ont été acquis sans expropriation préalable.* — La Cour de Cassation, par un arrêt de rejet du 4 juillet 1866, chemin de fer d'Orléans, contre Gastebois, a déclaré qu'on ne pouvait considérer comme partie intégrante d'un chemin de fer, que les terrains dont l'acquisition imposée à la Compagnie par le cahier des charges, constitue par cela même une des conditions de la concession ; l'arrêt ajoute : « Attendu en fait qu'il n'est pas justifié par la Compagnie, que l'établissement de l'avenue de la gare de Brives, placée en dehors du périmètre primitif du chemin de fer, dont il s'agit au procès, ait été prescrit par le cahier des charges qui est la loi de la Compagnie ; attendu que les Compagnies de chemin de fer, peuvent sans doute pour les besoins de l'exploitation commer-

ciale de leurs concessions, acquérir des terrains aux abords des voies ferrées, et y édifier des constructions, mais que les annexes ou dépendances des chemins de fer créés volontairement par les Compagnies, restent leur propriété privée, alors même que l'Etat dans un intérêt d'ordre ou de police en aurait autorisé et reglé la création ; attendu dès lors, que les travaux exécutés sur ces dépendances privées des chemins de fer, ne constituent pas des travaux publics ; attendu que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, considérait si peu l'avenue de la gare, comme revêtue du caractère domanial, qu'elle en offre la cession à la ville de Brives, afin de s'exonérer des frais d'entretien dont elle avait la charge ; attendu que la lettre ministérielle du 4 juillet 1864, relative à ce projet de cession, implique que l'avenue de la gare appartient à la Compagnie et non à l'Etat ; attendu d'autre part que si le ministre exprime l'opinion que sur le refus de la ville d'accepter l'offre qui lui était faite, la Compagnie pourra clore l'avenue, il ajoute sous la réserve des droits qui ont été conférés aux tiers lors de l'acquisition des terrains formant l'assiette de l'avenue. » Quelque respect que je doive avoir et que j'aie pour les arrêts de la Cour supérieure, et quoiqu'il soit peut-être trop présomptueux de s'écarter d'une opinion émise dans une décision rendue sous la présidence de M. Bonjean, au rapport de M. Calmètes, et sur les conclusions conformes de M. l'avocat-général Savary. Je dois toutefois indiquer les motifs de mon hésitation, et ce,

avec d'autant plus de raison, que au fond, j'aurai jugé comme l'a fait la Cour de Cassation.

Et d'abord s'il est vrai en droit, qu'on ne peut considérer comme partie intégrante d'un chemin de fer, que les terrains dont l'acquisition imposée à la Compagnie par le cahier des charges, constitue par cela même une des conditions de la concession, il faut bien reconnaître que cette règle ne peut pas s'appliquer comme semble l'indiquer la Cour de Cassation, uniquement aux terrains ayant été compris dans le périmètre primitif du chemin de fer. Les cahiers des charges portent, article 21, tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de *ses dépendances*, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et en général pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Compagnie concessionnaire. Ces cahiers des charges dressés au moment de la concession, sont antérieurs aux projets définitifs qui permettent de déterminer les terrains nécessaires à l'établissement des chemins de fer; et les terrains acquis soit en vertu des projets primitifs, comme en vertu de toutes les modifications qui peuvent leur être ultérieurement apportés, c'est-à-dire en vertu des projets successifs et définitifs approuvés régulièrement par l'administration, sont au même titre acquis en exécution du cahier des charges et des conditions de la concession.

Mais les Compagnies, dit notre arrêt, peuvent pour es besoins de l'exploitation commerciale de leurs

concessions, acc des terrains aux abords des voies ferrées et ces annexes créés volontairement par les Compagnies restent leur propriété privée.

Oui encore, mais en tant que ces annexes ne sont créées que volontairement par les Compagnies, pour les besoins de leur exploitation commerciale ; et ici, il faut déterminer ce qu'on doit entendre au point de vue où nous nous trouvons placés, par exploitation commerciale. D'une manière générale et par rapport aux Compagnies concessionnaires des chemins de fer, tous les actes faits par elles, tous les travaux exécutés, toutes les constructions établies sont réalisés en vue d'une exploitation commerciale ; ce n'est pas dans un autre but que la Compagnie établit la voie, pose les rails, crée les gares, tout cela pour elle n'a qu'un objet, l'exploitation commerciale du chemin de fer. Et bien, cependant il faut reconnaître que pour arriver à cette exploitation, d'après notre législation, la Compagnie exécute deux natures de travaux ; ceux concernant la ligne dont elle est concessionnaire, et ses accessoires et dépendances ; et des travaux qui peuvent être complètement étrangers à cette voie, et qui lui sont nécessaires pour sa vie propre comme société, et pour le fonctionnement de sa constitution sociale. Ainsi au siège social, ou sur divers points du territoire sur lequel elle fonctionne, la Compagnie a des bureaux pour son administration propre et intérieure. Elle croit devoir prendre à sa charge le transport des marchandises des gares d'arrivée à do-

micile, et pour assurer ce service, elle a des remises, hangards, établissements quelconques ; tout cela fait partie de son patrimoine privé, elle l'étend plus ou moins suivant ses convenances et elle n'aura quant à ce, ni le pouvoir de recourir à l'expropriation, ni l'obligation de rapporter des approbations administratives ; j'en dirai autant des constructions qu'elle croirait devoir faire établir pour certains de ses employés, surtout s'ils sont étrangers au service de la voie. Mais pour tout ce qui concerne le chemin de fer et les dépendances du chemin de fer, qu'importe que les acquisitions soient faites et les travaux exécutés par la Compagnie dans un intérêt d'exploitation commerciale, il ne peut pas y en avoir d'autre de sa part, ces travaux ne sont pas moins des travaux publics, résultat de sa concession et de son cahier des charges, auxquels elle ne peut se soustraire, pour l'exécution desquels l'expropriation pour cause d'utilité publique est mise à son service, et qui ne peuvent être effectués qu'après approbation ministérielle.

Que si après l'obtention de cette approbation, et au moment où la nécessité d'acheter les terrains nécessaires à ces aménagements se produit, les propriétaires en consentent la cession amiable, cela ne change pas la nature des travaux et leur caractère.

Or les voies d'accès des gares ne sont-elles pas des parties intégrantes et forcées des chemins de fer, ne sont-elles pas obligatoires pour les Compagnies d'après leurs concessions, et peut-on imaginer un chemin de fer ou soit une station ou une gare, sans voie d'accès éta-

blie par la Compagnie, si elle n'existe pas déjà, par suite de la juxtaposition à une voie publique préexistante.

Cette voie d'accès ajoute-t-on, n'a pas un caractère domanial puisqu'on en a offert la cession à la ville. Les voies d'accès aux gares précisément parcequ'elles servent à desservir des lieux fréquentés par le public, et dont il est le plus souvent d'un intérêt public de faciliter les accès, ont cela de spécial, que construites pour donner satisfaction à la fois à cet intérêt public et à l'exploitation du chemin de fer, elles sont de nature par suite de leur destination et de leur affectation de passer dans la voirie urbaine en conservant ainsi leur double destination. Il importe même souvent aux villes pour leur embellissement, la régularité de leurs voies publiques, la sureté et la police de ces voies, que les avenues des gares et voies d'accès passent dans le service communal, et qu'elles ne restent pas dans le service des chemins de fer qui pourraient en limiter l'usage, aux besoins de ce service spécial; et ainsi avec l'agrément et la sanction de l'administration publique, ces avenues peuvent passer du régime de la voirie du chemin de fer dans le régime de la voirie communale, mais ce changement de régime n'implique pas que ces avenues soient comprises dans le domaine privé et patrimonial de la Compagnie et ne fasse pas partie des chemins de fer.

A la fin de la concession, qui songerait à soutenir les prétentions d'une Compagnie qui rétrocédant à l'Etat le chemin de fer concédé, élèverait la prétention de

rester propriétaire de l'avenue des gares et stations, et d'en former ainsi des enclaves inabordables ?

Donc les chemins d'accès aux gares et aux stations, sont établies par les Compagnies en suite des obligations de leurs cahiers des charges, qu'ils soient compris dans les projets primitifs ou dans des modifications postérieures, apportées par extension ou changement aux projets primitifs, qu'ils soient établis sur des terrains expropriés ou des terrains amiablement cédés ; ils ne peuvent être établis par les Compagnies qu'après due approbation de l'administration ; ils ne font pas partie des propriétés privées de la Compagnie, qui n'en jouit et ne les posséde qu'au même titre que les chemins de fer ; elles ne peuvent passer du chemin de fer dans le régime de la voirie urbaine, vicinale, départementale ou nationale, qu'en conservant leur destination et affectation à la circulation, et en vertu d'une décision administrative.

141. *Droits réservés aux cessionnaires des terrains nécessaires pour établir les avenues des gares et stations.* — Nous avons dit que nous adoptions la disposition de l'arrêt de la Cour de cassation du 4 juillet 1866, tout en ayant le regret de ne pouvoir accepter les principes sur lesquels s'appuyait en droit sa décision. En effet, de quoi s'agissait-il dans l'espèce : une dame Gattebois avait cédé à la Compagnie d'Orléans, des terrains nécessaires pour l'assiette d'une avenue, destinée à mettre le chemin de fer en communication avec la

place des Recollets, la venderesse demeurant propriétaire des terrains dont avaient été démembrés les terrains vendus, s'était réservée dans les deux actes de vente le droit d'accéder librement, par tous les points de sa propriété sur les terrains vendus pour l'établissement de l'avenue. La Compagnie propose à la ville de Brives de lui céder cette avenue une fois établie, pour faire partie des voies publiques de la ville, la ville refuse ; sur ce refus, à la demande de la Compagnie, dépêche ministérielle qui autorise la ville à clore cette avenue « sous la réserve des droits qui avaient pu être réservés aux tiers lors de l'acquisition des terrains qui en formaient l'assiette ». La Compagnie, à la suite de cette décision, fit clore l'avenue ; et c'est dans ces circonstances que la dame Gattebois, considérant cette clôture comme un trouble au droit de libre circulation que lui réservaient les actes de cession, en vertu de ces mêmes titres, a actionné la Compagnie devant les tribunaux civils. Une pareille action ne pouvait que réussir, la Compagnie en achetant les terrains pour une avenue de gare, avait parfaitement pu réserver aux riverains tous les droits compatibles avec cette destination, et notamment l'usage de l'avenue pour le maintien des communications; ce droit elle le réserve tous les jours dans les mêmes conditions lors des achats de parcelles nécessaires au chemin lui-même, à la partie destinée à la voie ferrée, en établissant des passages au-dessus ou au-dessous de cette voie ou à niveau ; ce même droit peut à plus forte raison être réservé lorsque cette réserve peut s'exercer

sans nécessiter des travaux spéciaux ; et s'il est porté atteinte à ces droits, si, comme dans l'espèce, la Compagnie conteste l'existence du droit en lui-même, les tribunaux seront toujours compétents pour les reconnaître, surtout lorsqu'ils résultent d'actes privés, et sauf ce droit reconnu, à assurer son exercice suivant les cas, par une réalisation effective, ou par une indemnité et des dommages-intérêts. Or dans l'espèce la cession des terrains avait été faite sous réserve de libre accès en faveur du vendeur pour les terrains restant sa propriété ; l'avenue étant close en vertu d'une décision ministérielle qui, au lieu de refuser l'exercice des droits concédés, n'autorisait la clôture qu'en réservant les droits conférés aux tiers lors de l'acquisition, les réserves contenues dans les actes de vente et dans la décision ministérielle étaient donc violées, la personne qui souffrait de cette violation, avait pu à bon droit s'en plaindre devant les tribunaux.

La validité de pareilles réserves, faites en dehors des terrains destinés à l'établissement des rails et à la circulation des trains, a d'ailleurs toujours été reconnue par l'administration. La décision ministérielle intervenue dans cette affaire en fournit un exemple ; j'en trouve un autre dans la décision ministérielle du 14 septembre 1854, approuvant une délibération du Conseil général des ponts et chaussées, chemin du Guetin à Clermont.

Si l'administration se refusait à sanctionner de pareilles réserves, le vendeur aurait une action en indemnité contre la Compagnie qui en prenant un engagement

qu'elle ne pouvait remplir, causerait par sa faute à son vendeur un dommage dont elle lui devait réparation.

142. *Voies ouvertes, travaux faits, sans l'approbation ministérielle.* — En adoptant la distinction qui existe entre les travaux exécutés par les Compagnies de chemin de fer, et qui sont relatifs, les uns à la construction et la mise en exploitation proprement dite des chemins de fer, et les autres aux constructions que la Compagnie fait établir en dehors des chemins de fer et des nécessités directes de son exploitation ; nous n'avons pas entendu dire que tous les travaux annexés au chemin de fer, qu'ils consistent dans des constructions ou dans le simple établissement d'un chemin, fissent forcément partie intégrante du chemin de fer. Il faut encore que ces travaux qu'elle que soit l'époque ou ils sont faits, aient été exécutés à la suite de plans et projets approuvés par l'administration. Si en dehors des voies ouvertes en exécution des prescriptions ou autorisations de l'administration, pour atteindre une gare ou une station, et pour permettre aux voyageurs et aux marchandises d'y aboutir ou d'en sortir, la Compagnie ouvrait des accès nouveaux par suite de traités particuliers et sans autorisation de l'administration, ces accès privés devraient être classés dans son patrimoine particulier, et ils ne pourraient être considérés, en l'état de ce défaut de sanction de la part de l'administration, comme une partie intégrante ou accessoire de la voie ferrée au point de vue du régime de cette voie.

C'est ce qui a été jugé avec raison, sinon pour des chemins du moins pour des constructions juxtaposées à une gare sans approbation des plans et projets, ni sanction de l'administration, par l'arrêt de rejet du 1er août 1860, sous la présidence de M. Pascalis, au rapport de M. Glandaz et sur les conclusions conformes de M. le 1er avocat-général de Marnas. Dans cette affaire la Compagnie de l'Est, avait cru devoir produire, pour la première fois devant la Cour de Cassation une lettre du ministre des travaux publics, cette lettre établissait clairement et sans ambiguité que si l'administration ne s'était pas opposée à ces travaux, elle ne les avait pas non plus autorisés ; qu'elle avait entendu au contraire les laisser aux risques et périls de la Compagnie, et ne lui en rembourser les dépenses à l'expiration de la concession, qu'autant qu'à cette époque ces travaux seraient jugés utiles à l'exploitation du chemin de fer. En pareil cas de tels travaux ne pouvaient être considérés comme des travaux publics et être placés sous le régime de la grande voirie applicable aux chemins de fer.

143. *Gares et stations.* — Les gares et stations sont des dépendances indispensables des chemins de fer et partant en font partie intégrante et sont placées sous le régime de la grande voirie.

144. *Les cours dépendant des gares et stations font partie de la grande voirie.* — Les cours dépendant des gares et des stations font partie intégrante des

chemins de fer et sont soumises au régime de la grande voirie. Le premier soin de l'ordonnance du 15 novembre 1846 a pour but de consacrer ce régime. Dans son rapport au Roi, le ministre disait : « Et d'abord, en ce qui concerne les stations, il suffit de rappeler qu'elles font comme les chemins eux-mêmes partie du domaine public, et qu'à ce titre l'usage doit en être réglé par l'administration supérieure, c'est, au surplus, ce qui a été déjà consacré par des décisions judiciaires qui ont pleinement établi sur ce point la doctrine que consacre le règlement (tribunal de Rouen, 30 août 1843 ; cour de Nîmes, 12 mai 1843). L'entrée, la circulation, le stationnement des voitures publiques ou particulières destinés, soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, seront réglés par des arrêtés du préfet du département sous l'approbation du ministre des travaux publics. » Cette disposition que consacre l'article 1er de l'ordonnance est évidemment applicable aux cours des gares plus encore qu'aux bâtiments de ces stations.

145. *Voies et quais intérieurs ; bâtiments.* — Les quais attenant aux gares de marchandises sont des dépendances des gares de marchandises auxquelles ils sont annexés. Ainsi jugé en matière d'impôt pour le règlement du droit proportionnel de patente, par le Conseil d'Etat le 6 décembre 1860, chemins de fer du Midi ; 21 mars 1866, chemin de fer du Nord, sur pourvoi contre un arrêté du Conseil de préfecture du Nord,

du 26 avril 1865. Jugé de même pour les trottoirs attenant aux bâtiments, 26 décembre 1860, chemins de fer du Midi. Au point de vue de la contribution foncière, il est fait par le Conseil une distinction entre les quais couverts et les quais découverts, mais au point de vue du régime des chemins de fer, nul doute qu'ils en constituent les uns comme les autres des dépendances, et même des parties intégrantes. Au surplus, cette question a pour nous peu d'intérêt, les quais des chemins de fer étant placés le long de la ligne dans l'enceinte fermée et réservée des gares, aucun doute sérieux ne peut s'élever sur le régime auquel ils sont soumis, et aucune prétention ne peut naître au sujet de leur jouissance de la part des particuliers, pas plus que des communes, ou de l'Etat comme administrateur des voies publiques.

Les voies intérieures des gares et stations destinées à la manipulation des marchandises, à la circulation des voitures dans l'intérieur des halles aux marchandises pour le chargement et le déchargement des colis, font aussi partie des chemins de fer, aucune difficulté ne peut exister quant à ce ; la question n'a pu être soumise au Conseil qu'en matière de contribution (Conseil d'Etat, 21 mars 1866, chemin de fer du Nord, pourvoi contre un arrêt du Conseil de préfecture du Nord, du 26 avril 1865. Dans le même sens, M. Aucoc, *Conférences*, n° 1357, t. 3, p. 454).

La Cour de Cassation, par rejet d'un arrêt de la Cour

de Colmar, qui avait réformé un jugement de Schlestadt, a décidé, le 28 avril 1843, chemin de fer de Strasbourg contre Schwartz, au point de vue de la publicité en matière de diffamation, que l'intérieur des bureaux des employés d'une gare était un lieu public, comme accessible à tous ceux qui peuvent avoir besoin de s'adresser aux employés pour affaires de service.

J'ai vu citer cet arrêt pour établir que la Cour de Cassation considérait une gare comme un lieu public ; c'est exact, mais cet arrêt n'a aucune portée au point de vue du caractère des gares et accessoires, comme dépendances du domaine public, parce que au point de vue de la publicité de la diffamation, tout lieu dépendant du domaine privé peut être considéré comme public si le public y est accidentellement admis librement et s'y trouve rassemblé.

Le caractère de dépendance du chemin de fer faisant partie du domaine public et de la grande voirie ne saurait être d'ailleurs contesté à ces constructions.

146. *Régime des chemins particuliers déviés* — Nous avons vu que les chemins latéraux établis pour les exploitations rurales ne peuvent être placés dans le domaine de la grande voirie comme dépendances des chemins de fer. Sous quel régime se trouvent-ils ? Je n'hésite pas à répondre ils sont dans le domaine privé et dans le domaine privé des riverains.

Et voici pourquoi : il est de règle en ces matières sans

distinction entre les voies modifiées, nationales, départementales, vicinales et urbaines, que lorsqu'une voie est déplacée, il s'opère un échange, une transposition, une modification de parcours, de tracé ou de niveau, par suite des travaux des chemins de fer, et que les routes rétablies sont restituées au service d'où elles dépendaient auparavant et au même titre qu'elles étaient antérieurement possédées ou administrées, sauf les réserves qui peuvent exister sur les points seulement où ces voies se combinent avec le chemin de fer dans les croisements mêmes.

La situation est identique pour les chemins privés ou particuliers, qu'ils soient déviés ou construits pour assurer les communications entre diverses parcelles, ils doivent être livrés aux riverains dont les chemins privés ont été déviés ou à ceux dont les communications sans ces chemins construits uniquement dans leur intérêt ne pourraient exister.

Une objection se présente tout d'abord contre cette assimilation. On dira, mais la Compagnie ne payant pas le sol du chemin public dévié dont elle s'empare pour établir son chemin de fer, il est juste par suite qu'elle rende en nature ce sol, en livrant au service public la voie reconstruite par elle ; tandis que la Compagnie étant obligée d'acquérir le sol des chemins privés pour pouvoir l'incorporer au chemin de fer dès lors ne doit rien en échange.

Là n'est pas la solution. Si la Compagnie se bornait à supprimer la voie privée et à l'incorporer au chemin

de fer sans rétablir les communications nécessaires à l'exploitation d'un domaine, pour mettre en rapport les parcelles entr'elles et avec le chef-lieu de l'exploitation, ou avec les chemins publics, elle jetterait une sorte d'interdit sur ces parcelles ainsi enclavées, et elle serait dans le cas de payer, soit dans les traités amiables, soit par suite des décisions du jury, des sommes très élevées. C'est pourquoi lorsque la Compagnie pour établir ses travaux emprunte les voies privées sur divers points, ou détruit les communications, elle prend l'obligation de rétablir ces communications au moyen de l'établissement de chemins latéraux, de passages et travaux divers et elle obtient ainsi, non pas gratuitement, le sol des anciens chemins, mais elle peut acquérir avec une très notable diminution de prix le sol entier des terrains nécessaires à l'établissement de la voie.

Pour établir ces chemins latéraux et parfois ces travaux, elle est obligée, en dehors de l'emprise nécessaire à l'établissement de la voie ferrée, d'acquérir des terrains le long de cette voie ou sur les points où doivent s'exécuter ces travaux ; elle comprend nécessairement ces terrains dans ses achats et expropriations, puisqu'il s'agit le plus souvent de transformer en routes, des terrains cultivés et productibles, mais, comme l'indique ses plans, elle en demande l'achat ou en requiert l'expropriation à titre de chemin donné, rendu ou dévié, c'est-à-dire avec une affectation spéciale, et si la Compagnie n'achète pas le sol des chemins vicinaux qu'elle occupe, tandis qu'elle paie le sol des chemins privés

qu'elle incorpore à la voie ferrée, elle paie également aux propriétaires des terrains destinés à assurer les déviations et changements de chemins, le sol destiné à ces chemins, s'ils doivent être incorporés à la voirie vicinale, ou à une grande route, comme s'ils doivent servir à rétablir les communications interrompues chez un simple particulier.

Que doit-il donc advenir lorsque la Compagnie a rétabli dans l'intérêt d'un possédant bien ou d'un quartier une communication qu'elle avait détruite et lors qu'elle a mis en état de chemin pour l'usage exclusif de ce particulier ou de cette agglomération le terrain qu'elle n'avait été autorisée à acquérir et exproprier que dans ce but ? Elle devra livrer à ce particulier, où à cette agglomération la voie qu'elle n'a été autorisée à créer que pour lui, pour le rétablissement de ses communications, et cette voie devra passer dans le domaine de celui pour qui elle a été créée,au même titre que son ancien chemin.

Pourquoi la Compagnie conserverait-elle la propriété de ces terrains comme accessoires de la voie ? Il n'est pas contestable que les voies établies pour l'usage des exploitations rurales le long des chemins de fer, ne font pas partie directement ni indirectement des chemins de fer et de la grande voirie (Conseil d'Etat, 27 décembre 1860, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ; 13 août 1861, chemin de fer d'Orléans ; 15 février 1864, Vauquelin), et elles doivent être placées en dehors des bornages comme elles sont placées en de-

hors des clôtures (circulaire ministérielle, 31 décembre 1853).

La Compagnie les possèderait-elle à titre de propriété privée ? Ce n'est point une propriété qui puisse lui appartenir comme un hors ligne inutile et sur lequel personne n'a de droit ; c'est un terrain qui a une affectation spéciale à l'usage exclusif du riverain ou des ayant droits et qui n'a passé entre les mains de la Compagnie que pour pouvoir le mettre en état de recevoir cette destination en échange d'une diminution apportée dans la fixation du prix de vente ou d'expropriation des terrains limitrophes. Ce n'est donc point une propriété privée de la Compagnie, elle ne l'a acquis qu'à charge de le rendre après l'avoir modifié et l'avoir fait passer de l'état de terrain culte ou inculte à celui de chemin.

Mais pourquoi priver le chemin de fer de l'usage d'un terrain qu'il a acquis et payé ? Parce que, je le répète, il ne l'a pas acquis pour lui, mais avec une affectation spéciale en faveur du riverain qui a, grâce à cet engagement, diminué souvent considérablement le montant,de l'indemnité à laquelle il aurait eu droit pour dépossession ; parce que les plans indiquant que ces terrains étaient destinés à rétablir les chemins ou les communications, la Compagnie ne peut leur donner une autre destination, les appliquer à une extension de voie ou tout autre usage sans violer les plans qu'elle a présenté, qui ont reçu l'approbation de l'administration, qui, versés dans l'enquête, la lient vis-à-vis des tiers et notamment des riverains, sans violer les conditions

du contrat de cession volontaire ou de dépossession judiciaire (Conseil d'Etat, 6 mars 1872, Jaumès).

Donc il faut tenir, suivant nous, que les terrains expropriés ou cédés pour l'établissement ou le rétablissement des voies privées à l'usage des riverains, ne sont, après l'exécution des travaux et la création de ces voies, ni dans le domaine public affecté à l'exploitation du chemin de fer, ni dans le domaine privé de la Compagnie, mais qu'ils passent sous le régime ancien de la voie déviée, appartenant au même titre que cette voie à un ou plusieurs propriétaires, soumis aux servitudes qui grevaient l'ancienne voie s'il en existait, absolument comme les voies publiques déviées, qui rentrent après l'exécution des travaux dans le service d'où dépendent ces routes.

Dans certains cas, cette règle peut recevoir des exceptions et particulièrement lorsqu'il résultera des circonstances de fait ou de localité que les parties ont entendu ne pas s'y soumettre ; ainsi un chemin latéral sera établi le long d'un chemin de fer mettant en communication deux chemins publics dont le tracé aura été modifié et la circulation plus ou moins gênée par le chemin de fer ; bien que ce chemin n'ait pas été classé comme vicinal ou comme chemin public, il pourra résulter des circonstances que cette voie n'a pas été établie dans l'intérêt exclusif des divers riverains en restitution d'un chemin privé leur appartenant, et il pourra fort bien être reconnu que ces riverains n'ont pas le

droit même en s'entendant tous entr'eux de le modifier ou de le détruire.

Ainsi un chemin privé sera rétabli dans une propriété privée qu'il met en communication avec la voie publique,et dont la voie ferrée occupe une partie,et il aura été prolongé par la Compagnie concessionnaire jusqu'à des carrières que cette Compagnie exploite pour ses travaux ; les conditions d'établissement de ce chemin indiquent que la Compagnie en le mettant à l'usage du riverain n'a pas entendu le créer pour son usage exclusif et la loi de création dominera la situation.

Mais hors ces cas particuliers et en règle générale, le chemin particulier dévié ou rétabli doit être mis à la disposition du propriétaire riverain au même titre que celui-ci possédait l'ancien chemin,soit à titre de propriété privée et avec le droit de le déplacer et de le détruire, si cela lui convient, comme il aurait pu se comporter à l'égard de l'ancien chemin.

Nous verrons plus tard, en nous occupant des questions d'entretien, que cette solution est beaucoup plus favorable aux Compagnies qu'elle ne le paraît au premier abord. Qu'arriverait-il si elles pouvaient se faire déclarer propriétaires de pareilles voies, ce serait une charge sans profit aucun. Elles ne pourraient s'en servir puisque le plus souvent ces chemins, coupés sur des points plus ou moins distants les uns des autres, ne sont déplacés que sur ces points,et ne sont rétablis uniquement que par portions brisées par les Compagnies, elles ne peuvent dès lors les pratiquer n'ayant acquis

aucun droit de passage sur les portions non occupées et non déviées, et qui constituent pour les parties déviées des tronçons enclavés inabordables au-delà et en deça ; si elles restent cependant propriétaires des chemins rendus à des tiers, elles devront conserver leur propriété avec cette affectation, maintenir ces chemins au profit de ces tiers, faire les travaux de réparation foncière sinon d'entretien courant ; c'est-à-dire qu'elles revendiqueraient les charges sans avantage aucun ; leur prétention à la propriété des chemins déviés, si ce sont des chemins privés, au lieu de chemins publics, est dès lors aussi désavantageuse que peu fondée.

Qu'elles les *rendent* donc ou les *donnent*, comme elles l'ont indiqué sur les plans qui ont servi aux cessions et aux expropriations, et qu'elles s'estiment bien heureuses si les propriétaires les acceptent, et prennent à leur charge des voies d'un entretien et d'une conservation le plus souvent très difficiles et très coûteux, et qui remplacent des voies rurales dont l'entretien était nul et où les communications qui se produisaient sur des domaines libres et ouverts n'avaient souvent pas même une assiette fixe.

L'Etat semble avoir admis la solution que nous défendons par la manière dont il a procédé à la livraison aux diverses Compagnies, des lignes qu'il avait construites, dans les conditions de la loi du 11 juin 1842. Les procès-verbaux de remise par l'Etat aux Compagnies concessionnaires ne mentionnent nullement dans la remise des ouvrages et dépendances des chemins de

fer, les chemins établis pour remplacer d'anciens chemins servant à l'exploitation des terres riveraines, incontestablement ils n'ont donc pas été livrré aux Compagnies. Faudrait-il dire que l'administration a entendu se les réserver et qu'ils font partie du domaine privé de l'Etat, à la charge de ne pouvoir disposer du fonds et d'en laisser l'usage aux riverains. Qu'est-ce que cette nature de propriété, où le fonds ni la jouissance ne sont pas et ne seront jamais à la disposition du propriétaire?

147. *Constructions et travaux dépendant à la fois de la voie ferrée et des chemins déviés.* — En dehors des travaux faits pour les passages sous voie et sur voie ou à niveau, il est des travaux qui font à la fois partie intégrante de la voie ferrée et des chemins déviés ou modifiés, notamment lorsque ces chemins sont établis latéralement à la voie ferrée et juxtaposés. On peut notamment citer les murs de soutènement, soit qu'ils soutiennent le chemin de fer alors que la voie latérale est en contre-bas, soit qu'ils soutiennent la voie latérale elle-même qui serait en contre-haut. Ces travaux de soutènement de la voie ferrée ou des terrains supérieurs établis dans l'intérêt principal de la voie pour sa sûreté et pour son établissement, doivent être considérés comme faisant partie du chemin de fer et comme placés sous le régime de la grande voirie, pour prévenir leur dégradation et assurer leur conservation, qui importe avant tout à la voie ferrée, cause de leur éta-

blissement. Les propriétaires inférieurs ou supérieurs, que le sol riverain soit cultivé ou chemin, ne doivent rien faire de leur chef qui porte atteinte à cette conservation, mais ils ne sont pas tenus d'y contribuer. A peine pourrait-on exiger un concours de la part du service d'une voie publique placée à un niveau supérieur si la fréquentation excessive pouvait fatiguer les constructions du chemin de fer d'une manière anormale (voyez *infra* n° 190).

§ II.

Portions de routes abandonnées par suite des déviations.

—

SOMMAIRE

148. *Propriété des portions de routes abandonnées par suite des déviations.* — Lorsque à la suite de l'établissement d'un chemin de fer des voies publiques sont déviées, les raccordements se font parfois

dans des conditions telles que des tronçons des anciennes voies, non occupées par les travaux du chemin de fer et laissées en dehors de l'assiette du raccordement opéré par la Compagnie, se trouvent délaissées et sans emploi. A qui appartiendront ces tronçons, à la Compagnie concessionnaire ou au service de la voie déviée ?

Cette question ayant été soumise au ministre des travaux publics, il y répondait ainsi par la décision du 4 novembre 1869 : « J'ai présenté l'affaire au conseil général des ponts et chaussées, lequel, après examen, a fait observer que, par arrêt du 7 novembre 1866, la Cour de Metz (dans le même sens, Rennes, 19 juillet 1869), a déclaré que l'Etat était propriétaire de terrains rendus disponibles par la déviation opérée aux frais de la Compagnie des chemins de fer de l'Est du lit de la Thiers, dépendant de la grande voirie ; que cette jurisprudence a été reconnue par M. le ministre des finances, incontestablement applicable au cas où il s'agit de la déviation de routes de l'Etat, et que la doctrine qui en résulte a été adoptée par l'administration le 15 juin 1868, dans une décision concernant une question de propriété soulevée à l'occasion du détournement de la route nationale n° 10, sur le territoire de la commune de Villedormes, ligne de Paris à Tours par Vendôme.

« Par ces motifs, le conseil général des ponts et chaussées ;

« Considérant que même pour les parties délaissées

des routes nationales, les revendications des Compagnies ont été reconnues inadmissibles, qu'elles le sont à plus forte raison pour les routes départementales et les chemins vicinaux dont le sol appartient en principe aux départements et aux communes.

« A été d'avis qu'il y a lieu de décider que la Compagnie d'Orléans n'a pas de droit sur les parties des anciens chemins de la commune de Bellezois, rendus disponibles par suite de la déviation desdits chemins à l'époque de la construction de la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne.

« Je n'ai pu après avoir pris connaissance des pièces de l'affaire, qu'approuver cet avis. »

D'un autre côté, le Conseil de préfecture de la Seine, le 14 juillet 1870, disait, en ce qui concerne les divers tronçons abandonnés des routes nationales : « Les projets et plans pour l'exécution du chemin de fer comportaient la suppression des deux tronçons dont il s'agit et obligeaient la Compagnie à les remplacer par d'autres tronçons achetés et exécutés à ses frais. L'administration, au nom de l'Etat, en autorisant, suivant le cahier des charges, lesdits travaux et la substitution des nouveaux tronçons des routes nationales à ceux dont elle a prononcé la suppression, a formellement abandonné à la Compagnie les tronçons devenus inutiles, sauf le droit des riverains, en vertu de la loi du 26 mai 1842 (droit de préemption). C'est là une conséquence naturelle et directe des clauses essentielles du marché de travaux publics constituant la concession du chemin

de fer. La loi qui l'a sanctionnée a, d'avance, sanctionné aussi l'abandon, à titre de compensation des tronçons supprimés, les motifs ci-dessus déduits, au sujet de la substitution d'une gare nouvelle à une gare supprimée s'appliquent également à la déviation d'une route nationale. »

La question a été portée devant le Conseil d'Etat, mais dans des conditions particulières, et il n'a été statué par l'arrêt du 16 mai 1872 que sur la question de compétence. Au surplus. dans l'espèce, il ne s'agissait pas précisément pour la Compagnie d'aliéner à son profit une portion de route nationale abandonnée, mais d'un échange fait par la Compagnie de l'Est de terrains provenant d'une partie déviée de route nationale contre les terrains appartenant à la société ardoisière de Sainte-Anne, et qui étaient destinées à former l'assiette de la nouvelle voie ; le débat existait entre le ministre des finances et la Compagnie de l'Est ; le ministre des travaux publics soutenait qu'il n'y avait eu dans cet échange qu'une opération de grande voirie n'ayant donné lieu à aucun délaissé proprement dit, et que la Compagnie de l'Est avait pu faire cet échange comme étant aux lieu et place de l'administration des travaux publics, en vertu de l'article 22 du cahier des charges.

On voit qu'en ce qui concerne les portions abandonnées des routes nationales, la question semble devoir être résolue par une interprétation du cahier des charges et des pouvoirs que donne au concessionnaire sa substitution aux droits de l'administration en ma-

tière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains, soit pour l'extraction des matériaux, etc., ce qui impliquerait, d'après l'article 4 de la loi du 20 mai 1836, le droit de céder les portions de terrains dépendants d'anciennes routes devenues inutiles, à titre d'échange et par voie de compensation du prix payé aux propriétaires des terrains sur lesquels des parties de routes neuves doivent être exécutées. M. Aucoc, *Conférences*, t. 3, p. 461, n° 1363, indique qu'actuellement l'administration des domaines a renoncé à ses prétentions.

Nous ne trouvons cependant pas dans ces derniers documents les éléments d'une solution, au moins lorsqu'il s'agit de portions de routes départementales, vicinales, ou de rues de villes abandonnées par suite des déviations.

Ces voies appartiennent aux départements ou aux communes, rien dans les cahiers des charges ni dans d'autres lois ne les désinvestit de cette propriété dans les circonstances que nous indiquons, il ne nous parait, dès lors, pas possible d'attribuer les délaissés aux Compagnies, ce serait peut-être équitable dans bien des cas, ce serait la consécration de l'échange que l'on semble admettre entre la Compagnie et le service dépossédé, de la portion de voie nouvelle créée contre la portion antérieurement occupée. Le plus souvent, d'ailleurs, la retenue dans le domaine départemental ou communal ne sera qu'une compensation bien insignifiante du préjudice causé sans indemnité par la dévia-

tion qu'occasionne aux voies publiques l'établissement du chemin de fer. Dans tous les cas, l'attribution de ces parcelles aux Compagnies autrement qu'à titre d'occupation par leurs travaux ne nous paraît pas un acte régulier.

Je suppose qu'on n'essaiera pas même d'élever la question au sujet des tronçons de voies privées abandonnés et placés en dehors des terrains acquis par le chemin de fer, leur propriété restée en dehors de la cession et de l'expropriation ne saurait être transportée à la Compagnie en échange des travaux de déviation opérée par elle sur ces voies.

149. *Propriété des terrains et constructions qui ont cessé d'être affectés à l'exploitation.* — Aux termes de l'article 21 du cahier des charges des concessions, les Compagnies concessionnaires doivent acheter et payer les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances. D'après l'article 29, la Compagnie doit faire faire un bornage et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances ; les terrains acquis postérieurement à cette opération pour les besoins de l'exploitation, doivent être compris dans les bornages supplémentaires et ajoutés au plan cadastral. Enfin, aux termes de l'article 36, le gouvernement sera subrogé, à l'expiration de la concession, à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances.

Il résulte de cet ensemble de dispositions que l'Etat

a simplement entendu acquérir les terrains destinés au service du chemin de fer et qu'ainsi il n'a, en vertu du cahier des charges, aucun droit à exercer sur les terrains et constructions qui, par suite de modifications régulièrement autorisées, ont cessé d'être affectés à l'exploitation ; par suite si une Compagnie exécute un embranchement, et si à la suite de ces travaux, elle est régulièrement autorisée à supprimer tout service dans une gare et sur une section devenues inutiles par suite de l'ouverture de cet embranchement, cette gare et cette section ont cessé de constituer une dépendance du chemin de fer, et la Compagnie doit en avoir la libre et absolue disposition (Conseil d'Etat, 11 décembre 1874, ministre des finances contre chemin de fer du Midi). La solution n'est plus la même s'il s'agit de terrains acquis par l'Etat et livrés à la Compagnie avec les travaux faits au moment de la concession, dans ce cas, s'il y a aliénation de parcelle ainsi remise et reconnue depuis inutile par l'exploitation, le prix de vente doit être remis à la Compagnie pour en jouir jusqu'à la fin de sa concession, et si le prix a été versé à la caisse des dépôts, la Compagnie a droit aux intérêts depuis le jour du dépôt et à la différence entre les intérêts au taux légal depuis le jour de la demande, et les intérêts dus par la csisse pour le temps écoulé depuis ce jour (Conseil d'Etat, 26 janvier 1870, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

Il pourrait se faire que les terrains acquis par l'Etat fussent aliénés par la Compagnie, qui, par suite de mo-

difications de tracé, aurait été obligée d'acquérir d'autres terrains en échange. Le Conseil de préfecture de la Seine, le 14 juillet 1870, chemin de fer du Nord, a jugé qu'en pareil cas le prix des parcelles vendues devrait être définitivement acquis à la Compagnie, qui a fourni sur ses fonds personnels, dans l'intérêt du service, les terrains donnés en échange des terrains aliénés. Cette décision nous paraît avoir obtenu fort justement l'adhésion de M. Aucoc, *Conférences*, n° 1362, t. 3, p. 46.

150. *Propriété des routes nationales ou parties de chemins de fer délaissées par suite des travaux ; compétence.* — Les difficultés qui peuvent s'élever entre l'Etat et les Compagnies des chemins de fer sur la propriété des terrains retranchés du chemin de fer et laissés libres par suite du changement ou de la suppression des gares ou par des modifications de tracé, ou par suite du déplacement des routes nationales, effectué par les Compagnies pour l'établissement du chemin de fer, sont de la compétence de l'autorité administrative à l'exclusion de l'autorité judiciaire, la solution de ces difficultés ne reposant sur l'appréciation d'aucun titre de propriété assujetti aux règles du droit civil et dépendant au contraire du plus ou moins d'étendue de la concession faite à la Compagnie par son cahier des charges (arrêt de Cassation du 24 août 1870, chemin de fer du Midi contre préfet de la Gironde, président, M. Laborie ; rapporteur, M. le conseiller Merville ; con-

clusions conformes de M. Blanche, avocat général; même jour, chemin de fer d'Orléans contre préfet du Finistère, mêmes magistrats ; Conseil d'Etat, 26 janvier 1870, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ; 16 mai 1872, chemin de fer de l'Est).

Section II.

Servitudes de voirie ; — Constructions et alignements sur les voies d'accès, aux gares et stations, et sur les chemins déviés ou créés par les Compagnies.

—

§ I.

Règles sur l'alignement et sur les permissions de voirie.

—

SOMMAIRE

151. Servitudes de voirie.
152. Dans quel cas l'autorisation de construire doit-elle être demandée par les riverains de la voie ferrée, d'après les instructions de l'administration.
153. Constructions à plus de deux mètres du chemin de fer.

151. *Servitudes de voirie.* — Dans l'exposé du régime des voies déviées ou modifiées pour l'établissement des chemins de fer devait entrer l'examen des règles applicables aux servitudes de voirie et qui sont mentionnées dans la loi du 15 juillet 1845; mais parmi ces charges et services imposés aux propriétés riveraines des chemins de fer, la plupart constituent le régime de chemins de fer eux-mêmes, les rapports de la propriété riveraine directement avec la voie ferrée, et nous n'avons pas à nous en occuper dans cette étude spéciale. Aussi laisserons-nous de côté tout ce qui con-

plus de deux mètres du chemin de fer, il n'y a pour le propriétaire aucune obligation de demander alignement, attendu qu'il ne s'agit plus, comme au bord des routes ordinaires, de faire disparaître des angles et renfoncements contraires à la salubrité et à la sûreté publiques.

« En résumé, je pense, avec le conseil général des ponts et chaussées (section des chemins de fer), que les propriétaires riverains des chemins de fer qui veulent établir des constructions touchant immédiatement le chemin de fer, ou la zône de deux mètres, mesurée comme le prescrit l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845, doivent demander alignement ; mais qu'il n'y a pas lieu de verbaliser contre les propriétaires qui, sans en avoir demandé l'autorisation, bâtissent en dehors ce ces limites. » (Potiquet, t. 2, n° 277, p. 187).

Ces instructions ont été sanctionnées par le Conseil d'Etat au contentieux, le 13 décembre 1860, dans l'affaire Ricard, par réformation d'un arrêté du Conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, rendu à l'occasion de constructions élevées sans autorisation à plus de deux mètres de la limite du chemin de fer de Marseille àTo ulon, réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

153. *Constructions à plus de deux mètres du chemin de fer*. — Aux termes de l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra, à l'avenir, être établi dans une distance de deux mètres du chemin de fer.

Donc les constructions établies en dehors de cette distance étant autorisées par la loi, il n'est pas nécessaire pour les édifier d'obtenir préalablement une autorisation de l'autorité administrative (Conseil d'Etat, 13 décembre 1860, Ricard ; circulaire des travaux publics du 27 septembre 1855 ; Dufour, *Droit administratif*, t. 7, n° 416).

Mais, comme le plus souvent la limite du chemin de fer est difficile à déterminer pour les riverains, ils feront bien, avant de construire aux abords de la voie, s'ils se trouvent à une distance assez rapprochée, d'en référer à l'administration, au moins pour faire déterminer la limite de la voie, sinon ils peuvent s'exposer à commettre à leur insu des contraventions qui auraient pour eux les résultats les plus fâcheux.

Les termes dans lesquels est conçu l'article 5 de la loi indiquent suffisamment qu'un simple mur de clôture peut être construit sans conserver cette distance de deux mètres.

154. *Application de la servitude* NON ÆDIFICANDI *frappant la zône de deux mètres voisine des chemins de fer.* — L'article 5 de la loi du 15 juillet 1845 porte que : « A l'avenir aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres du chemin de fer. Cette distance sera mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et à défaut, d'une ligne

plus de deux mètres du chemin de fer, il n'y a pour l propriétaire aucune obligation de demander alignemen attendu qu'il ne s'agit plus, comme au bord des route ordinaires, de faire disparaître des angles et renfoncements contraires à la salubrité et à la sûreté publiques.

« En résumé, je pense, avec le conseil général de ponts et chaussées (section des chemins de fer), que le propriétaires riverains des chemins de fer qui veulen établir des constructions touchant immédiatement l chemin de fer, ou la zône de deux mètres, mesuré comme le prescrit l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845 doivent demander alignement ; mais qu'il n'y a pas lieu de verbaliser contre les propriétaires qui, sans en avoir demandé l'autorisation, bâtissent en dehors ce ces limites. » (Potiquet, t. 2, n° 277, p. 187).

Ces instructions ont été sanctionnées par le Consei d'Etat au contentieux, le 13 décembre 1860, dans l'affaire Ricard, par réformation d'un arrêté du Conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, rendu à l'occasion de constructions élevées sans autorisation à plus de deux mètres de la limite du chemin de fer de Marseill àTo ulon, réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

153. *Constructions à plus de deux mètres du chemin de fer*. — Aux termes de l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra, à l'avenir, être établi dans une distance de deux mètres du chemin de fer.

Donc les constructions établies en dehors de cette distance étant autorisées par la loi, il n'est pas nécessaire pour les édifier d'obtenir préalablement une autorisation de l'autorité administrative (Conseil d'Etat, 13 décembre 1860, Ricard ; circulaire des travaux publics du 27 septembre 1855 ; Dufour, *Droit administratif*, t. 7, n° 416).

Mais, comme le plus souvent la limite du chemin de fer est difficile à déterminer pour les riverains, ils feront bien, avant de construire aux abords de la voie, s'ils se trouvent à une distance assez rapprochée, d'en référer à l'administration, au moins pour faire déterminer la limite de la voie, sinon ils peuvent s'exposer à commettre à leur insu des contraventions qui auraient pour eux les résultats les plus fâcheux.

Les termes dans lesquels est conçu l'article 5 de la loi indiquent suffisamment qu'un simple mur de clôture peut être construit sans conserver cette distance de deux mètres.

154. *Application de la servitude* NON ÆDIFICANDI *frappant la zône de deux mètres voisine des chemins de fer.* — L'article 5 de la loi du 15 juillet 1845 porte que : « A l'avenir aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres du chemin de fer. Cette distance sera mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et à défaut, d'une ligne

tracée à 1 mèt. 50 à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

« Les constructions existantes aux moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.... »

J'ai déjà expliqué dans mon travail sur *la Législation des chemins de fer par rapport aux propriétés riveraines*, pages 97 et suivantes, que c'était-là une servitude applicable dans toute l'étendne des chemins de fer et même dans les parties où ils traversent les habitations agglomérées, l'objet de nos études actuelles ne nous permet pas d'entrer dans un nouvel examen de ces questions ; mais je me demandais alors si cette servitude était applicable aux riverains des gares, et je crois qu'il n'est pas sans intérêt de rappeler ici ce que je disais à ce sujet, car il rentre complètement dans l'examen des règles applicables aux propriétés riveraines des avenues et places des gares et stations dont nous étudions le régime.

Je disais alors : » La question s'est présentée devant le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure. Le sieur Tourblain, propriétaire à Rouen, ayant été exproprié d'une partie de terrain pour l'établissement de la station du chemin de fer de Rouen au Hâvre, avait fait élever une maison sur le mur de clôture formant limite entre sa propriété et l'emplacement affecté au service du chemin de fer. Le fait ayant été constaté, la Compagnie

poursuivit le sieur Tourblain devant le conseil de préfecture pour contravention à l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845. Un arrêté du 11 décembre 1846 renvoya des poursuites le propriétaire, sur le motif que cet article, en interdisant des constructions dans la distance de deux mètres, n'avait en vue que la voie de fer proprement dite et n'avait pas entendu frapper de la même servitude les propriétés riveraines des autres terrains accessoires du chemin, tels que ceux destinés aux stations. Un pourvoi formé par la Compagnie a été rejeté, mais sans examen de la difficulté, par le Conseil d'Etat, qui s'est borné à déclarer que la Compagnie concessionnaire était sans qualité pour poursuivre les contraventions commises sur les chemins de fer. En s'attachant aux motifs qui ont déterminé l'adoption de l'article 5, on peut défendre la décision du conseil de préfecture. Mais, d'un autre côté, le texte de la loi se prête peu à une pareille application. Les deux mètres frappés de servitude doivent se compter de la limite extrême des terrains affectés au service du chemin de fer, et dès lors peu importe la destination particulière que reçoivent ces terrains pour l'exploitation du chemin de fer. L'administration pourra tolérer des constructions de la nature de celles élevées par le sieur Tourblain, mais je crois qu'elle est armée du droit de les empêcher, et si après une tolérance, quelque longue qu'elle soit, des modifications apportées à l'exploitation exigent dans les stations l'établissement de rails de dégagements ou un autre travail auquel puisse nuire une construction voisine,

le riverain du chemin de fer ne pourra se plaindre de ce qu'on l'obligera à démolir des constructions établies sur la limite extrême d'une gare ou d'une station. »

Nous allons voir, d'après diverses décisions du conseil d'Etat, que la jurisprudence administrative n'a pas adopté cette interprétation qui lui a paru trop rigoureuse et qu'elle a restreint par une distinction que je cherche vainement dans la loi ; la zone de servitude *non œdificandi* édictée d'une manière générale par les documents législatifs sur la police des chemins de fer, aux seules portions de ces voies occupées par les rails.

155. *Etablissement des jours et issues dans les contructions.* — L'article 5 de la loi du 15 juillet 1845 interdit d'établir aucune construction autre qu'un mur de clôture dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer, et par suite il interdit également de pratiquer des jours et issues dans un mur ainsi établi ; mais cet article dispose que la distance qu'il détermine sera mesurée soit de l'arrête supérieure du déblai, soit de l'arrête inférieure du talus du renblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin ; à défaut, d'une ligne tracée, à 1 m. 50 c. à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Un mur élevé sur un chemin latéral projeté puis abandonné, doit être considéré comme établi hors de ces distances lors de sa construction, et si elle a eu lieu après autorisation préfectorale, les jours qui y ont été pratiqués s'y trouvent régulièrement établis, sauf à l'ad-

ministration, si la sûreté publique et la conservation du chemin de fer l'exigeaient, à user des dispositions de l'art. 10 de la loi du 18 juillet 1845. (Conseil d'Etat, 16 avril 1851, dame Delier).

Des jours directs pris par une maison sur une voie ferrée, si la construction a eu lieu à plus de deux mètres de la limite du chemin de fer, quoique ouverts sans autorisation, doivent être maintenus comme régulièrement établis. (Conseil d'Etat, 13 décembre 1860 Ricard)

Pour les constructions élevées dans la zone de deux mètres et à une distance moindre des chemins de fer, les jours et issues qui s'y trouvent ne peuvent être considérés que comme fondés sur une simple tolérance, et, à défaut d'autorisation ils constituent des contraventions. Palaa, *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer*, v° *Alignement*, § 5, p. 88. Cet auteur cite dans le même sens divers arrêts du conseil).

156. *Permission de construire donnée sur la limite de la voie ; jours indument ouverts.* — L'administration peut juger qu'il n'y a aucun inconvénient à autoriser un propriétaire à construire un mur de clôture sur la limite de son terrain et de la voie ferrée ; mais cette construction ainsi régulièrement établie, le propriétaire y fait établir des ouvertures, le conseil de préfecture du Nord, le 23 mai 1870, a décidé que ce fait ne pouvait donner lieu qu'à une action devant les tribunaux compétents, pour violation des art. 676 et 680 du Code

civil. Si le fait s'était produit entre deux propriétaires voisins, dont l'un eût été autorisé par l'autre à établir un mur de clôture après reconnaissance de leurs limites respectives ; je serai du même avis. Mais il n'en peut être de même s'il s'agit de constructions élevées sur la limite de la voie ferrée où on ne peut établir qu'une clôture, et où on ne peut l'établir qu'avec autorisation de l'autorité publique en exécution des règlements sur la grande voirie applicables aux chemins de fer. Lorsque les travaux auront été faits et que l'auteur de ces travaux sera traduit devant la justice répressive administrative, celle-ci n'aura pas à renvoyer devant les tribunaux civils pour savoir si les travaux ont été établis en exécution des dispositions des art. 676 et 680 du Code civil, mais à déterminer si, d'après la loi de 1845 sur la police des chemins de fer et les lois générales sur la voirie, ils sont ou non régulièrement établis, si la besogne est bien plantée, comme disent nos anciens règlements sur la voirie. S'ils ont été régulièrement établis, ils doivent être maintenus tels qu'ils sont ; sinon, leur auteur deva être condamné à la démolition et à l'amende. Toutefois je me hâte de reconnaître que si la construction ainsi établie se trouvait sur les limites du terrain apparténant à la Compagnie du chemin de fer, mais en dehors de la limite légale des terrains affectés au service de la voie et de l'exploitation, et au-delà de la zone de protection, la solution adoptée par le conseil de préfecture serait juste ; mais alors ce n'est pas en vertu d'une concession d'alignement éma-

nant de l'autorité comme voyer que le riverain aurait agi, mais en suite d'une reconnaissance faite entre le riverain et les représentants de l'État et de la Compagnie, de la limite des terrains acquis et non affectés à un service public.

157. *La règle sur la défense de bâtir à moins de deux mètres de la limite des chemins de fer est applicable aux gares.* — La défense de construire un bâtiment à moins de deux mètres d'un chemin de fer, en mesurant cette distance de l'arrête supérieure du déblai, s'applique non-seulement à la voie proprement dite, mais aussi à une gare où aboutissent plusieurs voies, où ces voies s'entrecroisent, se raccordent soit directement, soit au moyen de plaques tournantes, où elles arrivent le long des quais de débarquement, et où les besoins du service peuvent comporter des déplacements de rails. C'est ce que le conseil d'Etat a jugé par deux arrêts du 19 juin 1863, à l'encontre de deux propriétaires voisins de la gare de la Croix-Rousse à Lyon, le sieur Delafond et la dame veuve Lauras. Le commissaire du gouvernement faisait remarquer avec beaucoup de raison dans cette affaire, que s'il faut dans un intérêt de police et la sécurité de la voie de fer, la préserver d'un voisinage trop rapproché, s'il faut prévenir le danger d'un éboulement de talus le long de la voie, l'enceinte de la gare, où toutes les voies de fer convergent, a droit à la même protection. « A l'objection tirée, ajoutait-il, de ce qu'en rase campagne la distance cal-

culée à partir du rail extérieur est de 3 m. 50, tandis que dans l'espèce, le talus vertical qui supporte la construction est à 6 m. 35 du rail le plus rapproché, nous répondons que, pour la voie proprement dite, comme pour la gare, rien ne détermine l'emplacement du talus par rapport aux rails, il peut être plus ou moins éloigné, plus ou moins incliné ; c'est à partir de sa crête que se mesurent les deux mètres réservés. »

Dans le même sens, Palaa, *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer*, v° *Alignement*, § 5, p. 88.

158. *Faut-il compter la zone asservie aux abords des gares, à partir du mur de clôture de ces gares ou des rails extérieurs de la voie ferrée la plus rapprochée.* — La loi dit formellement que la distance sera mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1 m. 50, à partir des rails extérieurs de la voie de fer. Il parait dès lors que ce n'est qu'à défaut des premiers moyens de fixation, qu'on doit recourir au dernier. Le Conseil d'Etat semble cependant en avoir décidé autrement dans l'affaire Novion, le 3 août 1866, pour réformation d'un arrêté du Conseil de Préfecture des Basses-Pyrennées. Le sieur Novion avait exhaussé et réparé sans autorisation des batiments de sa manufacture situés à 1 m. 25, du mur de clôture des terrains de la gare de Saint-Esprit, réseau du Midi ; ces

constructions se trouvaient à 5 m. 25, des rails de service les plus rapprochés : le Conseil considérant que ces constructions se trouvaient encore malgré les développements donnés aux dépendances de la gare et aux voies accessoires à plus de 4 mètres des rails extérieurs a déchargé le sieur Novion des condamnations prononcées contre lui.

Il a même été jugé d'une manière générale que la loi du 15 juillet 1845, article 5, qui détermine la distance qu'on doit laisser entre les constructions et les chemins de fer, n'était pas applicable aux constructions contiguës à un embarcadère, mais placées à plus de deux mètres de la voie ferrée elle-même. Que dès lors le voisin qui construit touchant cet embarcadère, mais sur un terrain distant de plus de deux mètres des rails extérieurs qui s'y trouvent, ne commet pas une contravention. (Conseil d'Etat, 12 mai 1853, Chauvin).

159. *Constructions sur des terrains avoisinant des magasins, chantiers et entrepôts.*—Dans l'affaire jugée par le Conseil d'Etat, le 19 juin 1863, M. Robert, commissaire du gouvernement, faisait au point de vue de l'application de la défense de construire dans la zone des deux mètres du chemin de fer, une distinction suivant la destination des parties de voie que longeait la propriété riveraine. La défense atteignait suivant lui aussi bien les riverains de la voie ou se développent les rails, que les gares où ils s'entrecoupent en se multipliant ; mais cette défense établie dans l'intérêt des

lignes de fer, ne devait pas s'appliquer aux propriétés qui étant riveraines d'une gare ne touchent qu'à des magasins, à des chantiers, à des entrepôts, à des bâtiments, à des dépendances quelconques.

C'est dans ce sens que la jurisprudence s'est établie. Cependant l'article 5, dit d'une manière générale que aucune construction ne pourra être établie dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer. Ce qui semblerait impliquer que cette distance devra être conservée quelque soit le point du chemin de fer où se trouve le riverain ; les dépendances du chemin de fer quelles qu'elles soient, font partie du chemin de fer, au même titre que la voie proprement dite et ont besoin à des titres divers d'une égale protection. A cela on objecte, mais qu'importe la généralité du texte il faut voir le but que s'est proposé d'atteindre le législateur pour se conformer à sa volonté ; or ce but, a été uniquement d'assurer la sécurité de la voie, dès lors là où il n'y a pas de voie à sauvegarder il n'y a pas de mesures à prendre pour sa défense et sa protection. On peut très bien répondre que la loi sur la police des chemins de fer, a eu pour but d'édicter *les mesures relatives à la conservation des chemins de fer* d'une manière générale et sans distinguer entre la voie proprement dite et les autres parties du chemin, le titre 1er de la loi de 1845 le porte textuellement, et s'il est désirable que des constructions voisines ne menacent pas la sureté de la voie, il est aussi désirable qu'elles se trouvent à une distance suffisante des magasins, entrepôts, ateliers et

accessoires forcés de tout chemin de fer, dépendances obligatoires de ces chemins; il importe de sauvegarder ces amas de marchandises contre les dangers d'incendie, les vols, les difficultés de surveillance; d'isoler les ateliers des dépôts de matières inflammables qu'on pourrait établir dans des constructions juxtaposées, etc. De sorte que la mesure est partout aussi facile à justifier, et s'il n'y a pas les mêmes raisons pour l'appliquer à toutes les parties de ce chemin, il y a partout des motifs aussi sérieux s'ils sont différents. Avec ces distinctions établies là ou la loi n'en fait pas, on finit par ne trouver aucune règle applicable à certaines situations. Ainsi les riverains des gares, peuvent bâtir sans égards pour les prescriptions de la loi sur la police des chemins de fer qui ne concerne que les riverains directs de la voie ferrée. Ils ne sont pas soumis aux lois générales de police de la grande voirie, parce que ces lois applicables aux riverains de voies publiques, au point de vue des jours et des issues, ne sont pas faites pour les terrains composant l'enceinte des gares et des stations : d'un autre côté on soutient que les articles du Code Civil règlant les rapports entre simples particuliers, ne sont pas plus applicables ici parcequ'il ne s'agit pas de deux propriétés privées construites au même titre et possédées dans les mêmes conditions et on a raison. Mais quel sera alors le régime applicable ? Le régime applicable est celui établi par la loi de 1845, qui sans distinction entre les voies et les autres parties des chemins de fer, a réglé comment les

propriétés riveraines de ces chemins doivent se comporter vis-à-vis d'eux.

160. *Constructions le long des avenues des gares.* — Lorsqu'une avenue de gare n'ayant pas d'autre destination que la desserte de la gare, est restée dans le service de la Compagnie, cette avenue forme une dépendance de la voie ferrée, et à ce titre fait partie du chemin de fer, et les règles applicables aux riverains d'un chemin de fer devant lui être appliquées, décider le contraire me paraît violer ouvertement la loi de 1845 qui n'a fait aucune distinction entre les parties des chemins de fer, consacrées aux voies, aux stations et aux chemins d'accès qui en font partie intégrante et absolument indispensables. Ce sont ces parties qui, dans leur ensemble, constituent un chemin de fer, elles sont au même titre soumises aux règles spéciales de la grande voirie, assujetties aux servitudes grevant les propriétés riveraines. M. Palaa, dans son *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer* v° *Alignement* § 6, pose également ce principe.

Que si l'avenue a été livrée à un service de petite ou de grande voirie, elle fait partie des voies publiques, et les alignements et permissions de voirie doivent être demandées aux fonctionnaires compétents, c'est-à-dire aux maires ou préfets ; qu'importe en effet l'auteur de l'avenue, sa destination principale ; si elle est classée parmi les voies publiques, elle a tous les caractères de cette voie, et elle ne peut être placée que dans le régime

auquel est soumis cette voie. Si les permissions de voirie pouvaient nuire à la desserte et aux conditions normales d'exploitation du chemin de fer, la compagnie et les agents du contrôle en réfèreraient aux administrateurs supérieurs pour prévenir les résultats fâcheux des dispositions prises par des fonctionnaires placés sous leur haute surveillance et leur contrôle.

Il peut se faire que l'avenue sans être remise à un service spécial, et tout en restant dans le service du chemin de fer, serve à la fois pour donner accès à une gare ou station et pour permettre au public de fréquenter des voies publiques qu'elle met en communication plus ou moins directe. Dans ce cas cette avenue participe du caractère de dépendance du chemin de fer et de dépendance des voies publiques, et, au point de vue de la compétence, elle conserve son caractère de dépendance du chemin de fer, faisant par suite partie de la grande voirie ; et si le voyer est à ce titre le préfet et non le maire, les règles applicables pour la délivrance de l'alignement ne sont point celles que la loi de 1845 a édictées pour les chemin de fer, c'est-à-dire pour les chemins fermés au public, et notamment aux riverains, mais celles applicables à la voirie de terre.

161. *Le riverain d'une voie d'accès à une gare qui ne se conforme pas aux prescriptions des autorisations de voirie, commet une contravention.* — Le riverain d'une voie d'accès à une gare restée dans le service du chemin de fer, qui ayant obtenu l'autorisation de

construire de la part de l'autorité préfectorale, ne se conforme pas aux prescriptions de cet arrêté, commet une contravention de grande voirie, aux termes de l'article 1er de la loi du 15 juillet 1845 ; cette contravention est punie par les anciens règlements de voirie déclarés applicables en ces matières par cette loi (Conseil d'Etat, 22 juillet 1848. Tournois).

162. *Constructions sur les voies vicinales et communales déviées.* — Ces voies ayant été remises aux communes après les modifications qu'elles ont reçues, font dès lors partie de la petite voirie, et si on veut élever des constructions sur leurs limites, l'autorisation doit être demandée aux fonctionnaires dans les attributions desquels sont placés les services dont elles dépendent, c'est-à-dire le plus souvent aux maires.

Toutefois, comme le rétrécissement d'une voie publique sur les chemins latéraux pourrait compromettre les travaux du chemin de fer, le ministre a recommandé aux ingénieurs du contrôle de surveiller seulement les empiètements qui pourraient être commis sur la largeur de ces chemins (Décision des travaux publics du 25 août 1858, chemin de fer de Lyon).

163. *Constructions sur les chemins latéraux appartenant aux particuliers.* — Ces chemins latéraux faisant partie des voies privées, d'après ce que nous avons exposé plus haut, les constructions qui sont établies sur leurs parcours n'ont pas besoin d'être autori-

sées préalablement par l'administration. Elles sont régies par les règles du droit commun. Il a été décidé dans une matière analogue, et spécialement, que le fait de creuser un fossé de clôture le long d'un chemin de cette classe ne pouvait constituer une contravention de grande voirie, ces chemins ne faisant pas partie des dépendances des chemins de fer. (Conseil d'Etat, 15 février 1864, Vauquelin). Ce fait ne constituerait pas davantage une contravention de petite voirie, un pareil chemin ne faisant pas partie de la voirie vicinale ou municipale. Or le principe posé en matière d'ouverture de fossé pour clôture est également applicable aux constructions de murs de clôture et autres.

Toutefois comme des difficultés peuvent s'élever sur la fixation de la limite des voies ferrées, qu'une zone de deux mètres à partir de cette limite se trouve frappée d'une servitude non *ædificandi*, au point de vue des constructions autres qu'une clôture ; il sera toujours prudent pour le riverain qui voudra bâtir sur la limite de ces voies latérales, de faire tout au moins déterminer la limite exacte du chemin de fer, avant de commencer des constructions couteuses et de prévenir aussi toutes difficultés.

§ II.

Délivrance des permissions de voirie et alignements ; contraventions

—

SOMMAIRE

164. Demande et concession de permissions de voirie.
165. Demandes d'alignement le long des chemins de fer et leurs dépendances.
166. Instruction de ces demandes.
167. Fonctionnaire compétent pour y répondre.
168. A qui appartient-il de délivrer les alignements et permissions de voirie sur les avenues des gares et stations ?
169. Les arrêtés pris par les préfets ne sont pas subordonnés à l'approbation du ministre.
170. Délivrance de l'alignement : limites des constructions.
171. Conditions imposées par les préfets dans les permissions de voirie données aux riverains des chemins d'accès.
172. Conditions imposées par les préfets impliquant la solution des questions de servitude.
173. Conditions imposées par les préfets par application des articles 678 et 681 du Code Civil.
174. Réserves faites par le riverain au moment de la cession, d'établir des constructions avec jours et vue sur la partie cédée.
175. Contraventions de voirie, sur les voies dépendant des chemins de fer ; compétence.

164. *Demande et concession de permission de voirie.* — J'ai longuement examiné dans le premier volume de mon traité *Sur les servitudes de voirie* et dans le *Traité de la grande voirie et de la voirie urbaine*, qui fait partie de la bibliothèque de l'administration française, éditée par Mme veuve Berger-Levrault et fils, les diverses questions concernant l'alignement et les permissions de construire le long des voies publiques, je n'ai pas à m'engager ici dans pareille étude, je dois me borner à rechercher l'application que les divers principes concernant ces matières ont reçu à l'occasion des voies déviées ou construites par les Compagnies de chemin de fer. Je le ferai sans abuser du droit que je peux avoir de me servir de mes travaux antérieurs et me proposant de ne pas rentrer chez moi, on ne m'accusera pas d'y rester trop longtemps.

165. *Demandes d'alignements le long des chemins de fer et leurs dépendances.* — Je ne connais pas d'instruction spéciale qui règle la forme à suivre par un propriétaire qui veut obtenir une permission de construire aux abords des chemins de fer. A défaut de règles spéciales on doit suivre les instructions générales, concernant les demandes de permission de voirie le

res chargés de l'administration de la grande voirie, soit les préfets, sont chargés de délivrer les alignements et permissions de voirie le long des chemins de fer et de leurs dépendances.

168. *A qui appartient-il de délivrer les alignements et les permissions de voirie sur les avenues des gares et stations ?* — Les voies d'avenue des gares et stations, d'après ce que nous avons précédemment indiqué, restent dans le domaine des chemins de fer, si la livraison n'en a pas été faite à d'autres services, ou passent sous le régime de ces services si la livraison leur en a été faite ; dans ce cas, les alignements et permissions de voirie sont délivrés suivant les règles applicables au fonctionnement de ces services, voirie communale, urbaine, vicinale, départementale, nationale. Si la livraison n'en a pas été faite parceque ces voies forment des accessoires et dépendances du chemin de fer, elles font partie de la grande voirie, et les permissions de voirie à leurs abords, ainsi que les alignements, doivent être délivrés par les préfets. (Conseil d'Etat, 22 juillet 1848, Tournois ; 16 avril 1851, dame Delier ; 27 août 1857, Boilié Martin ; 15 décembre 1859, Klein ; 26 juin 1869, Le Brun de Blon).

169. *Les arrêtés pris par les préfets ne sont pas subordonnés à l'approbation du ministre.* — Les préfets ayant reçu de la loi, et notamment de l'article 3 de celle du 15 juillet 1845, le pouvoir direct de

grande voirie, d'après le règlement modèle approuvé le 20 septembre 1858, me paraissent applicables aux travaux entrepris le long des chemins de fer. Le règlement prévoit les cas de fixation de l'alignement par avancement et reculement. Ces cas très fréquents le long des voies de terre, le seront très peu pour les voies de fer, c'est pourquoi je n'indique pas les formalités spéciales qui les régissent, on pourra d'ailleurs au besoin se reporter au document que je viens d'indiquer, ainsi qu'à la circulaire des travaux publics du 31 décembre 1859 : et en ce qui concerne la perception des droits de timbre, aux instructions de l'enregistrement du 12 septembre 1860 et des travaux publics du 17 mai 1861.

166. *Instruction de ces demandes.* — Les demandes d'alignement, doivent après leur reception par les préfets, être transmises au contrôle qui les instruit et les retourne avec son avis. L'avis du contrôle doit, généralement faire connaître que la Compagnie a été consultée ; il indique qu'elles sont ses observations si elle en a présenté.

167. *Fonctionnaire compétent pour répondre.* — La loi du 15 juillet 1845 portant que les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat, font partie de la grande voirie, et que les lois et règlements sur la grande voirie, et spécialement sur l'alignement leur sont applicables, il faut dire en règle générale que les fonctionnai-

170. *Délivrance de l'alignement ; limites des constructions.* — Lorsque la ligne séparative des terrains acquis par la Compagnie, se trouve au delà des deux mètres de la zone asservie, parceque l'emprise du chemin, comprend en dehors de la limite légale définie de la voie ferrée des terrains indépendants, primitivement acquis en prévision d'une extention devenue inutile, la ligne de sèparation sur laquelle des constructions peuvent être établie peut être tracée sur la limite même des héritages. Mais si le propriétaire bâtit sur cette ligne et le long des terrains qui, bien que non affectés à des services publics, constituent des hors lignes possédés par la Compagnie à un titre privé, il ne pourra prendre sur l'héritage voisin, ni vue, ni jour, ni issue, sans se conformer aux dispositions générales des lois qui régissent quant à ce, les héritages voisins.

Lorsque la ligne séparative du chemin de fer d'avec le propriétaire voisin est la ligne jusqu'où s'étendent les terrains affectés par la Compagnie au service de la voie ferrée, l'alignement doit être reporté à 2 mètres au delà de cette limite ; mais le propriétaire peut prendre dans la zone asservie, qui n'en reste pas moins sa propriété et qui se trouve entre sa construction et la limite du chemin de fer, des jours, vues et issues. (Palaa, *Dictionnaire législatif et règlementaire des chemins de fer*, v° *alignement*, § 4, page 88).

171. *Conditions imposées par les préfets dans les permissions de voirie données aux riverains des chemins d'accès.* — Les chemins d'accès aux gares qui ne

sont point livrés à des services de voirie et qui restent dans le domaine des chemins de fer, comme des dépendances de ces chemins, bien que soumis au même régime que le chemin de fer, c'est-à-dire placés au point de vue de leur conservation et de leur police sous le régime de la grande voirie, applicable aux voies ferrées, ne constituent pas plus que les chemins de fer, des voies publiques dans le sens donné à ce mot dans la voirie de terre. Par suite, le préfet en autorisant un riverain d'un chemin d'accès réservé à la Compagnie, à construire un mur, à charge de n'y faire aucune saillie, et de n'y percer aucunes ouvertures que celles permises par le droit commun, n'excède pas la limite de ses pouvoirs. En pareille circonstance il agit moins comme voyer que comme représentant l'Etat, pour la conservation du domaine public. (Conseil d'Etat, 27 août 1857, Boilié Martin).

172. *Conditions imposées par les préfets impliquant la solution de questions de servitude.*—Le sieur Klein, propriétaire le long d'un terrain faisant partie des dépendances d'un chemin de fer, a demandé au préfet de la Seine la permission de construire un mur de clôture sur sa propriété ; le préfet a donné cette autorisation, mais à charge par le pétitionnaire : 1° D'arrêter son mur de clôture à des points déterminés dans la permission ; 2° de ne former aucun dépôt à moins de 2 mètres d'une maison de garde établie par le chemin de fer sur la localité ; 3° de respecter les vues ouvertes et à ou-

vrir par la Compagnie dans cette maison ; 4° de donner accès sur sa propriété pour l'exécution des travaux d'entretien de cette maison ; 5° de souffrir chez lui le dépôt des matériaux nécessaires à cet entretien ; 6° enfin de donner à sa clôture une hauteur minimum de 3 mètres 25 centimètres. Cet arrêté a été attaqué comme grévant la propriété du demandeur de servitudes qu'aucune disposition législative ne permettait au préfet d'imposer. Le Conseil d'Etat l'a annulé, parceque « le préfet n'avait pu sans excéder ses pouvoirs et les limites de sa compétence, subordonner l'alignement réclamé par le sieur Klein, à des conditions qui auraient pour effet, de prononcer sur des questions de servitudes et d'application des lois et règlements en matière de grande voirie. » (15 décembre 1859, Klein).

173. *Conditions imposées par les préfets par applications des articles* 678 *et* 681 *du Code Civil.* — Le Conseil d'Etat a décidé dans l'affaire Le Brun de Blon, le 26 juin 1869, que le préfet qui délivre un alignement ou permission de construire à quelqu'un dont la propriété a été en partie expropriée pour l'ouverture de l'avenue d'une gare, et qui a conservé un terrain en bordure sur cette voie, qui est restée dans le domaine du chemin de fer, en ce sens qu'elle n'est pas passée dans un service de voirie, indépendant du service du chemin de fer, ne pouvait pas imposer à ce propriétaire l'obligation de n'ouvrir des jours et des issues sur les terrains dépendant de la Compagnie, sans se conformer

aux dispositions des articles 678 et 681 du Code Civil, et sans l'agrément de la Compagnie.

Il y a à relever en fait dans cette affaire, et l'arrêt le mentionne, « qu'il résultait, de l'instruction que cette avenue n'avait pas le caractère d'une voie intérieure, et n'était pas réservée exclusivement à l'exploitation du chemin de fer, qu'elle *reliait entr'elles deux voies publiques* et qu'elle était comme ces voies, livrée à la circulation ». C'est dans ces circonstances que le Conseil a déclaré les articles 678 et 681 du Code Civil inapplicables.

A cette occasion M. de Belbeuf, commissaire du gouvernement disait : « Toutes les fois qu'un propriétaire veut bâtir ou établir une clôture, de deux choses l'une : ou il s'agit d'une voie qui n'a pas le caractère d'une voie publique, appartenant à la grande voirie et alors aucune disposition réglementaire n'autorise le préfet à donner l'alignement ; pas d'intervention du préfet pour régler les droits et les obligations respectives des parties ; ou il s'agit d'une voie comprise dans la grande voirie, et alors le préfet, stipulant dans l'intérêt public, a pour unique mission d'assurer les conditions de la viabilité au mieux des intérêts confiés à sa vigilance ».

Ces principes en règle générale et lorsqu'il s'agit de la voirie de terre, sont incontestables, ils sont encore vrai en thése générale, lorsqu'il s'agit de la voirie en matière de chemin de fer, mais dans la pratique il n'est pas possible de les appliquer de la même manière dans les deux matières, parcequelles sont soumises à un

régime différent par leurs lois constitutives. La voirie de terre est ouverte à tous, et elle est destinée en partie à donner satisfaction aux conditions d'existence des propriétés riveraines, et surtout des propriétés bâties. La voirie de fer est destinée à faciliter les transports de tous les voyageurs et de toutes les marchandises sans distinction, mais par l'intermédiaire d'une exploitation déterminée, placée sous l'administration de l'Etat ou des Compagnies concessionnaires ; elle n'est point faite pour être livrée directement à la circulation du public, et surtout pour desservir les héritages voisins ; elle doit en être au contraire sérieusement séparée et distincte et demeurer sans communications avec eux.

Dès lors, lorsqu'on a dit que les voies de fer feraient partie de la grande voirie, et que les lois sur l'alignement et les permissions de voirie leur seraient applicables, il faut bien reconnaître que le législateur n'a pas entendu autoriser les riverains, moyennant une demande d'alignement, à s'établir le long de la voie ferrée, comme le long des routes et chemins, et qu'il a donné aux fonctionnaires préposés à la surveillance de la voirie en ces matières, une mission bien différente du droit qui leur appartient pour les voies de terre. Lorsque ce droit leur a été maintenu sur les voies d'accès dépendant exclusivement des chemins de fer, il leur a été conféré au même titre que pour les chemins de fer, dont ces voies sont des dépendances, et non à cause des pouvoirs généraux de voirie qui leur sont concédés pour les voies de terre. Partant ils doivent veiller à ce

que des droits privés, tels que des servitudes, ne puissent être acquis par des riverains sur ces dépendances des chemins de fer, et que les entreprises de tiers ne puissent pas gêner plus tard l'exploitation ou les mesures de police et de sureté que pourra nécessiter la destination de ces voies, qui ne sont point faites pour assurer les communications des riverains avec le public, mais la circulation d'entrée et de sortie des gares. Que si ces voies d'accès servent de communication entre les voies publiques en même temps que d'accès aux gares, elles pourront être considérées elles-mêmes comme des voies publiques et traitées comme elles, mais si restées en dehors des services de ces voies, elles ne constituent que des dépendances des chemins de fer, leurs riverains ne pourront à moins de titres privés exceptionnels, acquérir sur elles plus de droit, que sur les chemins de fer dont elles dépendent.

Une décision analogue à celle du 26 juin 1869, avait été déjà rendue dans l'affaire du sièur Thiebaut, qui, propriétaire riverain de terrains contigus à la gare de Lons-le-Saulnier, avait cru pouvoir briser la clôture sèche de cette avenue et placer un madrier pour se donner un passage sur le talus de ladite avenue. Poursuivi pour ce bris de clôture, je remarque que Thibaut devant le Conseil d'Etat, excipait de l'incompétence des tribunaux administratifs, parceque traduit pour le même fait devant le tribunal correctionnel, il avait été acquitté par le tribunal de Lons-le-Saulnier et par la Cour de Besançon, qui avaient reconnu le caractère de propriété

privée de la Compagnie du chemin de fer à l'avenue où s'étaient produits les faits qu'on lui reprochait. A cette objection le ministre répondait que cette avenue étant une dépendance essentielle du chemin de fer et non une propriété privée, le Conseil de Préfecture avait à raison prononcé une amende. Le Conseil d'Etat a déclaré que non seulement cette avenue n'était pas une propriété privée, qu'elle était une dépendance du chemin de fer, soumise comme la voie elle-même au régime de la grande voirie, et de plus qu'elle n'était pas réservée à l'exploitation du chemin de fer, mais qu'elle *formait la prolongation de deux voies publiques et qu'elle était comme ces voies livrée à la circulation*; et dans ces conditions reconnaissent au sieur Thibaut un droit d'accès sur la voie publique, il a prononcé son acquittement. (Conseil d'Etat, 10 janvier 1867).

On voit donc que dans cette affaire encore, la reconnaissance du droit d'issue du riverain sur la voie d'accès, n'est faite qu'après la constatation que l'avenue de la gare n'est pas reservée exclusivement à l'exploitation du chemin de fer, mais quelle forme la prolongation de deux voies publiques et quelle est comme ces voies livrée à la circulation.

Après ces décisions et ces constatations, l'arrêt ajoute en terminant « que la Compagnie ne justifie pas qu'après avoir laissé au sieur Thibaut sur cette voie publique le libre accès qu'il est fondé à réclamer, elle ait placé une clôture au devant de son terrain, en vertu d'une autorisation régulière et dans un but de sécurité

publique.... » Qu'est-ce à dire, que le riverain d'une voie publique ne servant pas exclusivement à la desserte d'une gare formant le prolongement de deux autres voies publiques, pourrait perdre tous les accès que la loi assure aux propriétés longeant la voie publique, si une Compagnie de chemin de fer était autorisée à placer une clôture sur la limite de son terrain ?

Nous en reviendrons toujours à ces principes ; que les avenues et voies d'accès des gares, qui ne sont point placées dans la voirie urbaine, départementale ou générale des voies de terre et qui constituent des dépendances des voies de fer, sont sous la surveillance des préfets comme placées au même titre que les chemins de fer sous le régime de la grande voirie, applicable à ces chemins, et que dans les permissions accordées à ces riverains par les préfets, il ne peut-être fait aucune concession qui établisse sur ces avenues des droits privés ou des servitudes, portant atteinte à la libre disposition de ces terrains, selon les nécessités de l'exploitation du chemin de fer, les mesures de police et de sureté que cette exploitation nécessite et les éventualités de clôture et de modification de destination que ces dépendances des voies ferrées peuvent recevoir.

174. *Réserves faites par le riverain au moment de la cession, d'établir des constructions avec jours et vue sur la partie cédée.* — Si des réserves ont été faites par le riverain au moment de la cession des terrains à la Compagnie, pour pouvoir établir sur la limite

privée de la Compagnie du chemin de fer à l'avenue où s'étaient produits les faits qu'on lui reprochait. A cette objection le ministre répondait que cette avenue étant une dépendance essentielle du chemin de fer et non une propriété privée, le Conseil de Préfecture avait à raison prononcé une amende. Le Conseil d'Etat a déclaré que non seulement cette avenue n'était pas une propriété privée, qu'elle était une dépendance du chemin de fer, soumise comme la voie elle-même au régime de la grande voirie, et de plus qu'elle n'était pas réservée à l'exploitation du chemin de fer, mais qu'elle *formait la prolongation de deux voies publiques et qu'elle était comme ces voies livrée à la circulation*; et dans ces conditions reconnaissent au sieur Thibaut un droit d'accès sur la voie publique, il a prononcé son acquittement. (Conseil d'Etat, 10 janvier 1867).

On voit donc que dans cette affaire encore, la reconnaissance du droit d'issue du riverain sur la voie d'accès, n'est faite qu'après la constatation que l'avenue de la gare n'est pas reservée exclusivement à l'exploitation du chemin de fer, mais quelle forme la prolongation de deux voies publiques et quelle est comme ces voies livrée à la circulation.

Après ces décisions et ces constatations, l'arrêt ajoute en terminant « que la Compagnie ne justifie pas qu'après avoir laissé au sieur Thibaut sur cette voie publique le libre accès qu'il est fondé à réclamer, elle ait placé une clôture au devant de son terrain, en vertu d'une autorisation régulière et dans un but de sécurité

publique.... » Qu'est-ce à dire, que le riverain d'une voie publique ne servant pas exclusivement à la desserte d'une gare formant le prolongement de deux autres voies publiques, pourrait perdre tous les accès que la loi assure aux propriétés longeant la voie publique, si une Compagnie de chemin de fer était autorisée à placer une clôture sur la limite de son terrain ?

Nous en reviendrons toujours à ces principes ; que les avenues et voies d'accès des gares, qui ne sont point placées dans la voirie urbaine, départementale ou générale des voies de terre et qui constituent des dépendances des voies de fer, sont sous la surveillance des préfets comme placées au même titre que les chemins de fer sous le régime de la grande voirie, applicable à ces chemins, et que dans les permissions accordées à ces riverains par les préfets, il ne peut-être fait aucune concession qui établisse sur ces avenues des droits privés ou des servitudes, portant atteinte à la libre disposition de ces terrains, selon les nécessités de l'exploitation du chemin de fer, les mesures de police et de sureté que cette exploitation nécessite et les éventualités de clôture et de modification de destination que ces dépendances des voies ferrées peuvent recevoir.

174. *Réserves faites par le riverain au moment de la cession, d'établir des constructions avec jours et vue sur la partie cédée.* — Si des réserves ont été faites par le riverain au moment de la cession des terrains à la Compagnie, pour pouvoir établir sur la limite

du terrain cédé, des constructions avec jours et issue sur ces terrains , ces réserves ne pourraient valoir parceque cette reconnaissance de droits de la part de la Compagnie est contraire à la loi de 1845, et parceque la Compagnie ne peut pas grever de servitudes incompatibles avec leur destination, et sans l'agrément de l'administration, les terrains acquis pour le chemin de fer. Dès lors lorsque l'administration s'opposera aux constructions que le riverain voudrait élever en exécution de ces réserves, cette opposition sera régulière et légale, et il ne restera plus au propriétaire qu'un recours en dommage-intérêts contre la Compagnie qui a pris un engagement qu'elle ne pouvait remplir. C'est ce qui paraît avoir été implicitement reconnu par la Cour de Cassation, sous la présidence de M. Pascalis, et au rapport de M. de La Palme, par l'arrêt de cassation de la Chambre Civile du 6 mai 1862. (Richarme, contre chemin de fer de Lyon).

175. *Contraventions de voirie sur les voies dépendant des chemins de fer ; compétence.* — Les contraventions de voirie reprochées aux riverains sur les chemins d'accès et autres voies restées dans le service des chemins de fer et dépendant de ces chemins, constituent des contraventions de grande voirie, par conséquent les contrevenants sont justiciables des Conseils de préfecture. (Conseil d'Etat, 22 juillet 1843, Tournois). Nous aurons au surplus à examiner dans des chapitres spéciaux les questions relatives à la compétence et celle

auxquelles donnent lieu les contraventions aux lois et règlements sur les chemins de fer.

176. *Outrage à un maire procédant à une opération d'alignement le long d'une voie ferrée.* — Un maire s'était rendu avec le garde-champêtre et le cantonnier de la commune, le long d'un chemin de fer pour procéder à un alignement entre la voie ferrée et un terrain appartenant à un riverain, M. Féty ; au moment ou les bornes devant servir de limites étaient placées, ce riverain leur adressa les propos les plus outrageants. Poursuivi à raison de ce, le sieur Féty, est condamné le 6 décembre 1875, par le tribunal de Bordeaux, à un mois de prison ; appel ; confirmation par la Cour de Bordeaux en ce qui concerne la culpabilité par arrêt du 2 février 1876, mais la durée de la peine est élevée à 8 mois. Pourvoi ; arrêt de rejet du 27 avril 1876 de la Chambre criminelle qui déclare qu'il a été fait une juste application de l'article 222 du Code Pénal.

177. *Résumé des règles applicables aux constructions le long des chemins de fer.* — Pour résumer et préciser les opinions que nous venons d'émettre en ces matières, nous croyons devoir les formnler comme suit :

I. — Lorsque le riverain veut construire le long de la voie ferrée, il doit demander l'alignement au préfet.

Si la limite de son héritage se trouve directement juxtaposée aux terrains acquis par la Compagnie et attribués au service du chemin de fer, le préfet ne doi autoriser les constructions, à moins qu'il ne s'agiss d'un mur de clôture, que dans les deux mètres de l limite du chemin de fer, déterminée par l'article 5 d la loi de 1845. Le riverain en élevant sa construction à cette distance, pourra prendre sur les deux mètres restant libres sur sa propriété entre sa construction et l limite du chemin de fer, tous les jours et issues qu'i jugera convenables.

Si la limite de l'héritage du riverain se trouve juxtaposée à des terrains acquis par la Compagnie, mai constituant des hors lignes placés en dehors du servic du chemin de fer. Le riverain doit s'adresser au préfe pour faire déterminer exactement la ligne séparativ de ses terrains d'avec ceux qui appartiennent à la Compagnie et qui reviendront à l'Etat si la Compagni avant la retrocession de la ligne n'est pas autorisée à le aliéner. Lorsque cette ligne sera déterminée, le riverai pourra construire sur les limites, mais à charge de n'ouvrir ni issue, ni jours, ni vue sur les terrain contigus du chemin de fer : les règles à suivre par lui seront celles tracées par le droit commun.

Qu'on me permette de faire observer que dans ce second cas, il est essentiel pour le riverain de s'adresser à l'autorité, ne fut-ce que pour obtenir de l'Etat la reconnaissance de ses limites, une erreur quant à ce, pouvant avoir les plus graves conséquences pour lui,

puisqu'elle pourrait entraîner la démolition de ses constructions. De plus les riverains se tromperaient bien souvent s'ils s'en rapportaient à leurs appréciations pour déterminer quels sont les terrains acquis par les Compagnies qui sont affectés à l'exploitation ou délaissés comme des hors lignes inutiles. L'état des terrains rend souvent un compte très inexact de leur caractère réel et légal. Pour n'en citer qu'un exemple, mais un exemple pris sur des voies entières : très souvent l'administration a autorisé les Compagnies à ne poser qu'une voie, mais à charge d'acquérir les terrains et de construire les ouvrages d'art pour deux voies, et combien on a eu souvent à regretter de n'avoir pas persisté dans ces errements ! Et bien, tandis qu'une seule voie est établie et posée, des zones de terrains aussi longues que la voie elle-même, paraissent des hors lignes inutiles à l'exploitation ; cependant les cahiers des charges et la loi de concession les destinent à un doublement de voie dans un temps plus ou moins éloigné ; c'est cette destination qui a autorisé l'expropriation, qui constitue le caractère de ces terrains, leur assure une destination d'utilité publique, en fait des parties intégrantes des chemins de fer, oblige de les sauvegarder et défendre par toutes les mesures édictées dans l'intérêt de la conservation et de la sureté de ces voies. Le riverain n'ayant parfois aucun moyen de connaître ces affectations légales qui ne doivent se révéler que par des travaux ultérieurs, doit donc dans tous les cas s'adresser à

l'administration pour régulariser sa position, soit que celle-ci doive intervenir comme autorité publique ou comme représentant des intérêts domaniaux.

II. — Lorsque le riverain veut construire le long des terrains des gares, stations et autres dépendances des chemins de fer, je devrais dire et autres parties des chemins de fer, car les chemins de fer impliquent forcément pour leur constitution au point de vue de leur destination non seulement des voies, mais des gares stations, ports secs, embarcadères, etc. ; on doit lui appliquer les mêmes règles que celles qui régissent les riverains de la partie du chemin de fer qu'on appelle la voie.

III. — Lorsque le riverain de l'avenue d'une gare ou station veut élever des constructions sur la limite de son terrain.

Si l'avenue est restée dans le service du chemin de fer exclusivement, les mêmes règles que celles indiquées dans le § 1 lui sont applicables comme riverain d'une dépendance du chemin de fer.

Si l'avenue est restée dans le service du chemin de fer, mais qu'elle soit livrée au public, pour des communications libres entre des voies publiques et en dehors du service de la gare ; elle emprunte le caractère des voies publiques, mais restant une dépendance du chemin de fer, malgré son affectation multiple à des services publics, le fonctionnaire chargé de délivrer les alignements et permissions de voirie sera le préfet qui devra se conformer aux règles applicables à la voirie ou-

verte soit à la voirie de terre et non à la voirie fermée, soit à la voirie des chemins de fer.

Si l'avenue a été livrée à un service de voirie vicinale, communale, départementale ou nationale, l'alignement sera délivré par le fonctionnaire compétent en pareil cas, et suivant les règles générales concernant l'alignement dans les rues, places, chemins publics, routes départementales ou nationales.

IV. — Lorsque le riverain d'un chemin public dévié ou modifié voudra obtenir l'alignement, il devra s'adresser au fonctionnaire d'où ressort la voie, dont partie a été modifiée ou déviée, et il recevra l'alignement dans les conditions qui règlementent cette mesure dans son application à la voirie urbaine ou à la grande et petite voirie.

V. — Si le chemin dévié, modifié ou même construit, a été établi ou rétabli dans l'intérêt d'un particulier, ce dernier pourra établir ses constructions comme bon lui semblera sur ce terrain, et sans autorisation préalable. Il devra toutefois respecter les droits qui pourraient avoir été concédés à d'autres ou même reservés par la Compagnie lors de la construction, si des droits de cette nature existaient, et si le chemin n'avait pas été rendu ou construit dans son intérêt unique et pour lui rendre des communications lui appartenant exclusivement.

Section III

Entretien des portions de voies déviées et créées par les Compagnies.

SOMMAIRE

178. Objet de cette section.

178. *Objet de cette section.* — En exposant le régime auquel sont soumises les voies déviées ou créées par les Compagnies concessionnaires, nous avons posé les principes qui doivent nous guider dans l'étude des questions auxquelles donne lieu l'entretien de ces voies et des ouvrages qui en dépendent. Cette étude n'est donc qu'un corollaire de la précédente, c'est aussi ce qui nous a déterminé à la placer dans un même chapitre, car nous n'aurons presque qu'à déduire les conséquences des règles que nous venons d'établir.

§ I.

A la charge de qui est l'entretien des voies déviées et créées par les Compagnies concessionnaires.

SOMMAIRE

179. L'entretien du chemin de fer et de ses dépendances sont à la charge des Compagnies.

180. Entretien des voies de terre déviées ou construites à l'occasion de l'établissement des chemins de fer.

181. Entretien des travaux construits pour le croisement au moyen de ponts, des chemins publics avec la voie ferrée.

182. Y a-t-il une distinction à faire entre les travaux exécutés en même temps que les chemins de fer, et ceux établis plus tard par des routes plus récemment ouvertes ?

183. Entretien des passages sous rails.

184. Entretien des ponts sur rails établis pour le service des voies publiques.

185. Entretien des ponts sur rails établis en vertu de modifications apportées aux plans primitifs.

186. Entretien des travaux construits pour les croisements au moyen de ponts, des chemins privés avec la voie de fer.

187. Entretien des passages à niveau.

188. Entretien des passages à niveau ouverts après l'établissement du chemin de fer.

189. Entretien des chemins d'accès aux passages à niveau.

190. Entretien des murs de soutènement communs à un chemin de fer et à une voie latérale.

191. Entretien des voies d'accès aux gares.

192. Entretien des voies ne faisant pas partie des dépendances du chemin de fer.

193. Entretien des voies destinées au service des propriétés privées.

194. Entretien des chemins latéraux.

195. Entretien des ouvrages d'art exécutés sur les chemins modifiés.

196. Y a-t-il lieu de faire exception à la règle qui met l'entretien des chemins déviés à la charge du service dont dépend ce chemin, si les conditions de viabilité sont différentes.

197. Concours des Compagnies aux pavages des rues latérales au chemin de fer.

198. Entretien des ouvrages dans la zone militaire.
199. A la charge de qui sont les réparations nécessitées par les vices d'exécution des travaux effectués sur les voies déviées ?
200. Les conditions de solidité des ponts sur rivière doivent être en rapport avec le régime des cours d'eau traversés.
201. Réparations des dommages causés à une route par l'affaissement des terrains à la suite des travaux de chemins de fer.
202. Mise en état de viabilité des chemins donnés ; dégradations provenant du fait des Compagnies.
203. Délais de garantie.
204. Mesures prescrites aux Compagnies par l'administration dans un intérêt de sûreté des voies publiques.
205. Précautions à prendre dans l'exécution des travaux d'entretien sur les lignes en exploitation ou à leurs abords.
206. L'engagement de pourvoir à l'entretien des chemins déviés ne doit pas être pris par les Compagnies ni l'Etat.
207. Entretien des voies privées déviées mis à la charge des chemins de fer.
208. Elagage des haies vives.

179. *L'entretien du chemin de fer et de ses dépendances est à la charge des Compagnies.* — Aux termes de l'article 30 du cahier des charges : « Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

« Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires, seront entièrement à la charge de la Compagnie.

« Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas

fois à la circulation publique et à la desserte du chemin de fer, les Compagnies veulent se décharger de leur entretien. L'examen de la jurisprudence nous permettra de faire connaître ce que la pratique a consacré.

181. *Entretien des travaux construits pour les croisements au moyen de ponts, des chemins publics avec la voie ferrée.* — Ces travaux faisant partie intégrante de la voie ferrée, étant incorporés avec elle, en sont plus que des dépendances, ils en font partie intégrante et ils sont soumis à la règle commune qui veut que les Compagnies aient à pourvoir à leur conservation, à leur entretien et à leur réparation.

Les ponts par-dessus et par-dessous la voie, ainsi que leurs tabliers et leurs garde-corps, devront être entretenus par la Compagnie au même titre que le chemin (Palaa, *dictionnaire*, v° *Entretien*, § 3, p. 492 ; décision ministérielle du 12 mai 1865, confirmant un avis du Conseil général des ponts et chaussées à l'occasion de réparations à faire à un pont construit sur la ligne de Dijon à Belfort, pour le passage d'un chemin vicinal, pont dont le garde-corps avait été dégradé par des voituriers).

C'est-là la règle générale qu'il faudra suivre pour les chemins déviés, comme pour les cours d'eau traversés, comme pour les travaux établis pour l'écoulement des eaux pluviales. Leur entretien est à la charge de la Compagnie.

C'est le droit et c'est le résultat de la force même des

dépendances des chemins de fer. Quels sont les chemir et les travaux exécutés en vue du fonctionnement d voies de fer qui font partie de leurs dépendances ? C'e ce que nous avons indiqué dans les premières sectio de ce chapitre et ce que nous allons continuer d'étudi au point de vue spécial de l'entretien.

180. *Entretien des voies de terre déviées et cons truites à l'occasion de l'établissement des chemins c fer.* — D'après certaines législations étrangères, la pr priété des routes déviées, et celle des routes construi tes par l'Etat ou les Compagnies pour donner accès au gares et stations doit être transférée aux communes ; et l propriété des routes déjà existantes et servant plus ta également d'accès à ces gares, doivent rester l propriété de celui qui les a construites. D'apr ces mêmes législations, ces services divers doive pourvoir à l'entretien de ces routes, à l'exclusion d chemin de fer (voyez notamment la loi néerlandaise d 9 avril 1875 sur le service et l'exploitation des che mins de fer, qui a remplacé celle du 21 août 1859).

En France il n'existe point de disposition législativ formelle, et s'il n'est pas douteux que les routes modi fiées doivent, après ces modifications et leur mise e état d'entretien, être rendues à leurs anciens service qui doivent pourvoir à leur entretien, la difficulté naît dès qu'il s'agit de l'entretien d'une nouvelle route éta blie par suite des nécessités qu'entraîne la création de gares et stations, dans les cas où ces voies servant à la

fois à la circulation publique et à la desserte du chemin de fer, les Compagnies veulent se décharger de leur entretien. L'examen de la jurisprudence nous permettra de faire connaître ce que la pratique a consacré.

181. ***Entretien des travaux construits pour les croisements au moyen de ponts, des chemins publics avec la voie ferrée.*** — Ces travaux faisant partie intégrante de la voie ferrée, étant incorporés avec elle, en sont plus que des dépendances, ils en font partie intégrante et ils sont soumis à la règle commune qui veut que les Compagnies aient à pourvoir à leur conservation, à leur entretien et à leur réparation.

Les ponts par-dessus et par-dessous la voie, ainsi que leurs tabliers et leurs garde-corps, devront être entretenus par la Compagnie au même titre que le chemin (Palaa, *dictionnaire*, v° *Entretien*, § 3, p. 492 ; décision ministérielle du 12 mai 1865, confirmant un avis du Conseil général des ponts et chaussées à l'occasion de réparations à faire à un pont construit sur la ligne de Dijon à Belfort, pour le passage d'un chemin vicinal, pont dont le garde-corps avait été dégradé par des voituriers).

C'est-là la règle générale qu'il faudra suivre pour les chemins déviés, comme pour les cours d'eau traversés, comme pour les travaux établis pour l'écoulement des eaux pluviales. Leur entretien est à la charge de la Compagnie.

C'est le droit et c'est le résultat de la force même des

choses, car il est impossible de faire dépendre le maintient, la conservation et la solidité de ces ouvrages d'art dont le dépérissement et la chute entraîneraient une solution de continuité sur la voie ferrée et par suite la suspension de la circulation et donneraient lieu aux accidents les plus graves, du bon vouloir des administrations auxquelles appartiennent les voies de terre, ou de la surveillance de certains agents secondaires des services étrangers à la voie, ou de les subordonner à la situation financière des caisses de ces services.

Le principe doit donc être accepté sans hésitation ni difficultés, mais dans l'application il y a un tempérammment à y apporter. Lorsqu'il s'agit d'un pont sur rivière ou d'un ouvrage d'art destiné à assurer l'écoulement des eaux pluviales, le fait de l'homme n'est pour rien dans aucune des réparations auxquelles ces travaux peuvent donner lieu et le chemin de fer ne les a construits que dans son intérêt presque exclusif, il est difficile, en pareil cas, de ne pas mettre les réparations à faire à ces ouvrages et leur entretien exclusivement à sa charge ; mais lorsque ces travaux ont au contraire pour but d'assurer le maintient des communications sur les voies de terre, si une fois établis, ils restent la propriété du chemin de fer lorsqu'ils sont incorporés à la voie, s'ils sont sauvegardés par le régime de la grande voirie ; ils n'en sont pas moins mis pour leur usage à la disposition du public et d'un service spécial de voirie, et ce service doit supporter le correlatif des avantages que cet usage lui procure.

Si je n'écrivais pas des études qui ont la prétention d'avoir une allure juridique, je dirais, ce qui n'est pas, mais ce qui indique la situation sans la définir juridiquement, la propriété de l'ouvrage d'art, comme la propriété du sol placé au-dessus ou au-dessous, appartiennent à la Compagnie, mais frappés d'une servitude de passage au profit de la voie de terre.

Dans ces circonstances, il y a lieu pour l'entretien à faire une répartition entre le propriétaire des ouvrages d'art, qui lui aussi d'ailleurs s'en sert pour son exploitation, et l'usager, le bénéficiaire de la servitude de passage. Le propriétaire aura toutes les grosses réparations à supporter, aura à entretenir l'ouvrage d'art, et l'usager aura à entretenir en bon état de viabilité, la chaussée, la partie par lui fréquentée comme route il aura à pourvoir à l'écoulement des eaux en repurgeant les fossés latéraux s'il en existe, etc.

Cette répartition me parait juste, équitable et légale, et en pratique elle est d'une exécution bien facile, car elle consiste pour le service d'où dépend la route, à continuer cet entretien sur les parties croisant les chemins de fer sur rails ou sous rails dans les mêmes conditions que s'effectue cet entretien en amont ou en aval du passage, en laissant au service du chemin de fer l'entretien du pont et toutes les réparations que peut nécessiter cet ouvrage d'art, dans toutes ses parties à l'exception de la chaussée.

Cette règle généralement adoptée, est posée par

M. Christophle, dans son *Traité des travaux publics*, n° 693, tome 1, page 584.

Je crois devoir ajouter que si le service de la voie de terre, voulait même à ses frais modifier le passage en élevant la chaussée ou baissant son niveau, en un mot en modifiant l'état des lieux au lieu de les maintenir dans les conditions ou les a livrés le chemin de fer ; il ne pourrait le faire qu'après s'être concerté avec le service du chemin de fer, et après en avoir obtenu l'autorisation ; jusque là il doit entretenir la chaussée en l'état.

Les législations qui contrairement à la loi française ont admis un concours entre divers services pour la réparation, l'entretien et le rétablissement de travaux qu'elles considèrent comme communs aux voies de fer et aux voies de terre, ont dû créer des commissions pour régler qui devrait supporter les dépenses suivant leur nature et les bases de répartition à en faire entre ces divers services. J'en trouve un exemple dans les articles 80 à 100, de l'acte du 20 juin 1874, portant codification des règlements sur les chemins de fer dans l'Etat de Massachussets.

182. *Y a-t-il une distinction à faire entre les travaux exécutés en même temps que le chemin de fer, et ceux établis plus tard pour des routes plus récemment ouvertes* — Je vais indiquer divers documents administratifs ou contentieux, dans lesquelles la situation des Compagnies et celle des services des

voies traver...., ont été précisées au point de vue de l'entretien, en distinguant suivant que le passage a été établi par un pont sur rails ou sous rails. Mais auparavant qu'on me permette de m'arrêter un instant sur une distinction que M. Aucoc croit devoir faire dans ses *Conférences*, tome 3, n° 955, p. 39, à l'occasion de cette nature d'ouvrages, entre les passages créés postérieurement à l'exécution du chemin de fer et ceux qui ont été établis en même temps que ce chemin.

M. Aucoc professe, que lorsqu'une route est ouverte après la construction d'un chemin de fer, les frais de construction, comme ceux d'entretien des ponts construits aux points de croisement, doivent être à la charge du service de la route, dans le cas contraire il les met à la charge du chemin de fer.

En ce qui concerne la construction, il ne peut y avoir matière à discussion en l'état des dispositions de l'article 59 du cahier des charges, et je me range complètement de son avis. Mais le pont une fois construit, l'entretien de cet ouvrage à quelqu'époque qu'ait eu lieu la construction, ne devra-t-il pas être à la charge de la Compagnie ? Je pencherai pour l'affirmative. En effet, dès l'achèvement et la réception de ce travail, il a fait partie intégrante du chemin de fer et partant il a dû être mis à l'entretien de la Compagnie concessionnaire, une fois incorporé à cette voie, peu importe l'époque de cette incorporation et les motifs qui l'ont rendue nécessaire. Cela est juste car les Compagnies sont prévenues lors de la concession qui leur

est faite de ces éventualités et si elles peuvent modifier sur certains points au moment de l'établissement de la voie ferrée dans leur intérêt, et pour les nécessités de sa construction, les conditions de certaines parties des voies de terre, mettre à leur charge les ouvrages d'art qu'elles substituent sur une partie de leurs parcours et les frais d'entretien, il est bien juste qu'elles supportent de leur côté, les frais d'entretien des ouvrages que les routes nouvelles en s'ouvrant sont obligées de placer sur les voies ferrées ou audessous d'elles, en modifiant les conditions d'existence de ces voies sur les points traversés ; cela est indispensable pour la sureté du chemin de fer qui ne peut subordonner aux convenances d'un service étranger, la conservation des ouvrages incorporés à la voie et dont l'entretien importe essentiellement à son exploitation. C'est ce qui fait que quelque regret que je puisse avoir de discéder sur ce point de l'opinion de M. Aucoc, je persiste dans une opinion que je crois légale, juste et conforme aux intérêts du service. La même question va se représenter n° 188, relativement aux passages à niveau.

183. *Entretien des passages sous rails.* — L'entretien des chaussées, passages sous rails, et leurs chemins d'accès, d'après un avis du conseil général des ponts et chaussées, adopté par décision ministérielle du 3 avril 1861 et intervenu à l'occasion d'un affaire intéressant la Compagnie de Paris, Lyon à la Méditerranée, concernant des modifications de routes nationales et dé-

partementales, n'est point à la charge des Compagnies, mais, après réception des travaux et remise aux administrations dont dépendent les routes et chemins qu'ils desservent, à la charge de ces administrations.

Les ingénieurs du service doivent par suite prendre les mesures nécessaires pour ramener à l'état normal d'entretien, les passages auxiliaires sous rails, correspondant aux routes nationales et départementales dont le mauvais état serait signalé.

184. *Entretien des ponts sur rails, établis pour le service des voies publiques.* — Ces ponts faisant partie intégrante des chemins de fer, leur entretien et les réparations qu'ils nécessitent, doivent-être à la charge de la Compagnie, toutefois ce que nous avons dit sur l'entretien des chaussées est ici applicable, et l'entretien de la voie de terre traversant ce pont doit être à la charge du service de cette voie, dans les mêmes conditions que les parties des chaussées de cette voie, placées en aval et en amont de ce pont. Une question spéciale peut s'élever quant aux parapets ou garde fous. Je les crois à la charge du chemin de fer, comme faisant partie intégrante du pont hanté dans le chemin de fer, et comme une dépendance de ce pont, complètement détachée de la chaussée destinée à la circulation. Ce travail est d'ailleurs formellement imposé à la Compagnie par son cahier des charges, dans des conditions déterminées, c'est à elle à le maintenir dans ces conditions qui n'ont rien d'obligatoire, lorsqu'il s'agit de la construction des

voies de terre en dehors des croisements avec les voies ferrées.

J'ajoute que si un pareil pont était établi pour relier entr'elles deux portions d'un chemin particulier coupé par le chemin de fer, et que le parapet fut volontairement endommagé ou enlevé par le propriétaire de ce chemin, il aurait beau dire que ce chemin étant à lui, il peut détruire les parapets, on n'hésiterait pas à le poursuivre et à le condamner tout au moins pour contravention aux lois sur la grande voirie. Or si ces ouvrages sont compris dans les dépendances de la grande voirie, c'est qu'ils forment des dépendances du chemin de fer. et c'est aux Compagnies à les maintenir et à les réparer. Sauf en cas de dégradations volontaires, recours contre les auteurs de ces contraventions, lorsqu'ils pourront être connus et recherchés.

Le ministre, après avis conforme du Conseil général des ponts et chaussées, a décidé que la Compagnie concessionnaire était tenue de faire les réparations nécessaires aux gardés-corps d'un pont situé sur la voie ferrée de Belfort à Dijon et destiné au passage d'un chemin vicinal, dans la commune de Bauvillars. (Décision 12 mai 1865). La Compagnie prétendait que ce chemin y compris le pont sur voie de fer destiné à son passage avaient été reçus, et que le maire devait verbaliser contre les auteurs des dégradations qui avaient été signalés par les agents de la Compagnie, les ingénieurs du contrôle répondaient que toutes les parties du pont y compris les gardes-corps, devaient être consi

dérés comme des dépendances de la voie ferrée, au dessus de laquelle cet ouvrage était construit, et que par suite la Compagnie devait aux termes de l'article 30 de son cahier des charges, être tenue de les entretenir en bon état et de les réparer, de manière à garantir la sureté de l'exploitation. Ils faisaient remarquer en ce qui concernait la constatation des dégradations commises par les voituriers, qu'à défaut de l'autorité municipale, la Compagnie pouvant faire dresser les procès-verbaux nécessaires par ses agents assermentés. Le préfet appuyait les conclusions du contrôle, qui admises par le Conseil des ponts et chaussées, ont été sanctionnées par décision ministérielle.

M. Cotelle dans son *Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics*, n° 470 et suivants, pages 200 et suivantes, examine la question de savoir si lorsque des routes passent audessus des chemins de fer au moyen de ponts, l'entretien de ces ponts est à la charge des Compagnies de chemin de fer, ou des services d'où dépendent ces routes, il n'hésite pas à le mettre à la charge des Compagnies, parceque si la voie du pont fait partie de la route ; les piles sont comprises dans le bornage du chemin de fer et les piles et le tablier formant un tout indivisible, le pont quoique servant à une circulation différente, fait bien partie du chemin de fer. Il est inexact de dire que les matériaux de la chaussée sont les mêmes que ceux de la route, pour placer les deux dans le même service, car l'entretien et la réparation des ponts que les nécessités de la

circulation sur les chemins de fer forcent souvent de construire en bois ou en fer, exigent des matériaux particuliers et une manœuvre spéciale. Enfin si parfois ces ouvrages évitent des détours et dominent les frais d'entretien, ils les augmentent dans des proportions souvent considérables à cause de la nature de cet entretien. M. Cotelle après avoir développé notamment ce dernier point de vue, qui peut être pris en sérieuse considération, appuie son opinion sur deux avis du Conseil général des ponts et chaussées des 6 octobre 1851 et 15 avril 1852, et sur l'arrêt du Conseil du 2S mars 1853, auquel son éditeur donne par erreur l date du 29 mai. (Chemin de fer de Saint-Germain contre ville de Paris). On peut citer dans le mêm sens, M. Dalloz, v° *Voirie par chemin de fer*, n° 281 qui après avoir rappelé l'arrêt de 1853 ajoute : « Cet décision nous paraît fort bien rendue ».

185. *Entretien des ponts sur rails, établis e vertu de modifications apportées aux plans primitifs* — La Compagnie du chemin de fer de St-Germain ayant coupé la rue de Stockholm, pour l'établissemen du chemin de fer, a été autorisée à raccorder cette ru au moyen d'un pont suspendu en bois, en remplacement d'un pont en maçonnerie ou en fer. Les travau achevés, elle a prétendu que la dépense d'entretie devait être supportée par la ville de Paris, parceque c pont loin d'être une dépendance du chemin de fer, avait été construit pour le service exclusif de la voiri

municipale, et se trouvait substitué à une rue dont l'entretien intégral était à la charge de la ville de Paris. La ville de Paris a répondu que le pont n'avait été construit que pour les convenances et les besoins du service du chemin de fer, qu'il constituait une dépendance de ce chemin et que partant, l'entretien était à la charge de la Compagnie. Que si la ville de Paris devait y concourir, ce ne pouvait être que jusqu'à concurrence de la somme que lui coutait antérieurement l'entretien de la chaussée pavée que le pont avait remplacée. Dans ces circonstances, est intervenu le 29 mars 1853, au rapport de M. Tourangin, et sur les conclusions de M. de Forcade, une décision du Conseil d'Etat, qui confirment l'arrêté du Conseil de Préfecture de la Seine : « Considérant que les dépendances des chemins de fer, doivent être entretenues par les Compagnies ; que le pont dont s'agit est une dépendance de ce chemin. Considérant que l'article 12 du cahier des charges imposait à la Compagnie l'obligation de construire en maçonnerie ou en fer les ponts destinés au raccordement des routes. Considérant que si la Compagnie dans l'intérêt du service du chemin, a demandé et obtenu de changer le mode de construction du pont de la rue de Stockholm, et de substituer un tablier en bois à une chaussée pavée, ces modifications ne pouvaient avoir pour effet d'imposer à la ville de Paris une charge qu'elle n'aurait pas supporté, si l'article 12 du cahier des charges eut été exécuté ; que dès lors c'est avec raison que le Conseil de Préfecture a rejeté les conclu-

et pour le rétablissement des bois, mais très inoffensifs lorsqu'ils traversent un dallage ; si l'ouvrage est placé aux abords d'une forêt en taillis et pour sa vidange, on demeurera quinze et dix-huit ans avant de s'en servir pour le transport des bois. Enfin, au point de vue de la régularité de l'entretien, il sera impossible de l'obtenir, il serait le plus souvent injuste de le réclamer et l'administration publique est sans droit pour l'imposer.

J'en reviens cependant à la règle que je posais au début, et je dis ici encore, l'entretien de la chaussée doit être à la charge de celui qui se sert du passage, tout autre travail et toute réparation à l'ouvrage d'art étant à la charge du chemin de fer. Mais cette règle posée j'y apporte même des tempéraments de détails. Ainsi, si la Compagnie a cru devoir daller la chaussée, comme ce n'est point pour la livrer comme route, mais pour la défendre contre les eaux du torrent qu'elle a marié avec le passage pour voitures qu'elle a fait ce travail, il serait injuste que les frais d'entretien et de renouvellement de ce dallage fussent à la charge de l'usager du passage, qui, au lieu d'en bénéficier, en souffre pour le libre exercice de son droit d'usage. Si la largeur du passage est suffisante pour que les eaux aient été séparées et que des fossés en maçonnerie ouverts ou fermés aient été construits pour l'écoulement de ces eaux, c'est encore à la Compagnie de pourvoir à l'entretien et à la réparation de ces aqueducs, l'entretien des aqueducs destinés à conduire les eaux pluviales supérieures à travers le chemin de fer ne pouvant être mis à la

charge des riverains. Si en construisant le pont sous rails pour servir à la fois de route et de lit à un torrent, la Compagnie, à l'extremité aval après le passage sous voie, a dévié la route pour lui donner une direction latérale et construit dans le lit du torrent un mur de chute pour maintenir le sol à une hauteur suffisante pour le raccordement du passage sous rails avec la voie latérale, l'entretien de ce mur faisant partie des ouvrages construits pour l'écoulement des eaux et pour empêcher l'affouillement des piles du pont, ne saurait être mis à la charge du riverain. En un mot, le riverain ne devra contribuer qu'à l'entretien de la chaussée dans les conditions d'entretien de sa voie et dans la mesure dont il jouit du passage. Que si la Compagnie trouve que cela est insuffisant pour la conservation et la défense de ses ouvrages c'est à elle à y pourvoir plus amplement, comme c'est à elle à pourvoir à l'entretien et au renouvellement des travaux faits sur les chaussées elles-mêmes et établis dans un but autre que celui de permettre d'y pratiquer un passage.

187. *Entretien des passages à niveau.* — « L'entretien des passages accolés aux passages à niveau est à la charge de la route après réception et remise des travaux ; mais, ajoute avec beaucoup de raison M. Palaa, *Dictionnaire législatif et règlementaire des chemins de fer*, v. *Route*, § 4 ; par les mots l'entretien des passages on ne peut entendre l'entretien du corps de l'ouvrage lui-même qui fait partie intégrante du che-

min de fer et dont les réparations doivent dans l'inté
rêt même de la sécurité être confiées à la vigilance d
service de la voie et laissées à sa charge. »

188. *Entretien des passages à niveau ouverts apr l'établissement du chemin de fer.* — Lorsqu'un che min de fer en construction rencontre une route ou u cours d'eau, les dépenses à faire pour dépasser cett route ou ce cours d'eau, en conservant les facilités d communication, et le libre cours des eaux doivent êt incontestablement supportées par la Compagnie, d même que si le chemin de fer une fois construit, l tracé d'une nouvelle route ou l'établissement d'un can ou toute autre déviation d'un cours d'eau exigent d'ap porter des modifications à la voie ferrée, c'est à la cha ge du service de ces routes ou cours d'eau que ces mo difications seront faites. C'est là l'application des lois, d décrets de concession et des articles 10 et suivants d 59 des cahiers des charges.

Cette règle est applicable aux passages à niveau, el conduit à mettre à la charge de celui qui en réclame l création, tous les frais d'établissement, travaux sur l voie, contre-rails, barrières, maisons de garde, signau et mise en état complet des lieux pour pouvoir régu lièrement fonctionner comme passage à niveau. Ma une fois cet aménagement complètement terminé et r gulièrement reçu, qui supportera les frais, l'entretie de ce passage ? Nous répondrons, la Compagnie.

Cette solution est équitable, car lorsque les Compa

gnies traversent les voies de terre et créent à leur rencontre avec ces voies des passages et des déviations gênantes et onéreuses pour ceux qui les fréquentent ou les entretiennent elles prétendent que s'agissant de combiner les intérêts de deux services publics et étant pour l'un d'eux aux droits de l'Etat, elles peuvent impunément et sous la seule approbation de l'administration modifier les conditions des voies existantes, sans avoir à supporter les conséquences de ces modifications, pourquoi en serait-il autrement lorsque la gêne ou le surcroit des dépenses est imposé au contraire au chemin de fer par suite de l'ouverture postérieure de voies publiques.

Elle est équitable encore parce que la plupart des voies nouvelles qui s'ouvrent dans les environs des chemins de fer ont généralement pour but et pour résultat de faciliter l'accès de leurs gares et de leurs stations, ou soit l'apport des voyageurs et des marchandises qui servent d'aliment à leur mouvement et qui assurent leurs recettes.

Cette solution est légale, car une fois les travaux sur voie achevés et reçus, ces travaux font partie intégrante de la voie ferrée, quelle que soit la cause et l'époque de leur incorporation, et les frais d'entretien et de surveillance sont, aux termes des articles 30 et 31 du cahier des charges, à la charge des Compagnies concessionnaires.

La Compagnie aura donc à supporter les frais d'entretien des rails et traverses le long des passages, des

min de fer et dont les réparations doivent dans l'intérêt même de la sécurité être confiées à la vigilance du service de la voie et laissées à sa charge. »

188. *Entretien des passages à niveau ouverts après l'établissement du chemin de fer.* — Lorsqu'un chemin de fer en construction rencontre une route ou un cours d'eau, les dépenses à faire pour dépasser cette route ou ce cours d'eau, en conservant les facilités de communication, et le libre cours des eaux doivent être incontestablement supportées par la Compagnie, de même que, si le chemin de fer une fois construit, le tracé d'une nouvelle route ou l'établissement d'un canal ou toute autre déviation d'un cours d'eau exigent d'apporter des modifications à la voie ferrée, c'est à la charge du service de ces routes ou cours d'eau que ces modifications seront faites. C'est là l'application des lois et décrets de concession et des articles 10 et suivants et 59 des cahiers des charges.

Cette règle est applicable aux passages à niveau, elle conduit à mettre à la charge de celui qui en réclame la création, tous les frais d'établissement, travaux sur la voie, contre-rails, barrières, maisons de garde, signaux et mise en état complet des lieux pour pouvoir régulièrement fonctionner comme passage à niveau. Mais une fois cet aménagement complètement terminé et régulièrement reçu, qui supportera les frais, l'entretien de ce passage ? Nous répondrons, la Compagnie.

Cette solution est équitable, car lorsque les Compa-

gnies traversent les voies de terre et créent à leur rencontre avec ces voies des passages et des déviations gênantes et onéreuses pour ceux qui les fréquentent ou les entretiennent elles prétendent que s'agissant de combiner les intérêts de deux services publics et étant pour l'un d'eux aux droits de l'Etat, elles peuvent impunément et sous la seule approbation de l'administration modifier les conditions des voies existantes, sans avoir à supporter les conséquences de ces modifications, pourquoi en serait-il autrement lorsque la gêne ou le surcroit des dépenses est imposé au contraire au chemin de fer par suite de l'ouverture postérieure de voies publiques.

Elle est équitable encore parce que la plupart des voies nouvelles qui s'ouvrent dans les environs des chemins de fer ont généralement pour but et pour résultat de faciliter l'accès de leurs gares et de leurs stations, ou soit l'apport des voyageurs et des marchandises qui servent d'aliment à leur mouvement et qui assurent leurs recettes.

Cette solution est légale, car une fois les travaux sur voie achevés et reçus, ces travaux font partie intégrante de la voie ferrée, quelle que soit la cause et l'époque de leur incorporation, et les frais d'entretien et de surveillance sont, aux termes des articles 30 et 31 du cahier des charges, à la charge des Compagnies concessionnaires.

La Compagnie aura donc à supporter les frais d'entretien des rails et traverses le long des passages, des

barrières, maisons de garde, appareils de signaux, et même les frais de garde. (*Sic* Palaa, *Dictionnaire législatif et règlementaire des chemins de fer*, v° *Entretien*, § 2, p. 592). Nous avions déjà adopté une solution semblable, *supra* n° 182, dans une question analogue. Elle a été sanctionnée pour la Suisse par la loi fédérale du 23 décembre 1872, article 15.

189. *Entretien des chemins d'accès aux passages à niveau.* — Le ministre des travaux publics a donné son approbation, le 3 avril 1861, à l'occasion d'une difficulté née entre l'ingénieur en chef du département de l'Yonne et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à un avis du conseil général des ponts et chaussées portant que les chemins d'accès aux passages à niveau, doivent être à la charge des services d'où dépendent les routes qu'ils desservent, dès que la remise en droit ou même simplement en fait en a été faite au service de ces routes.

190. *Entretien des murs de soutènement communs à un chemin de fer et à une voie latérale.* — Lorsqu'une Compagnie de chemins de fer construit des murs de soutènement pour assurer la conservation de la voie et empêcher qu'elle ne s'affaisse ou que des terrains supérieurs ne s'affaissent sur elle, ces travaux ayant pour but principal l'établissement et la conservation de la voie ferrée elle-même en forment une dépendance et l'entretien doit en être à sa charge, quelle que soit la nature des terrains placés au-dessus ou au-

dessous, cultures ou voies publiques ou privées peu importe. Toutefois si l'usage abusif ou tout au moins excessif qui serait fait des voies de terre, exigeait des réparations extraordinaires dont la cause exclusive fût le résultat de cet usage, il serait équitable que le service auquel serait confié cette route contribuât à la dépense.

Le chemin de fer doit entretenir les murs de soutènement de ses voies et ceux de ses tranchées, comme il devrait entretenir les talus, si au lieu d'établir des murs on avait donné, le long des remblais et déblais, la pente règlementaire. Ces talus comme les murs faisant partie du chemin de fer.

L'arrêté du Conseil d'Etat du 20 décembre 1863 au rapport de M. Marchand (chemin de fer de Paris à Lyon contre Chaunier), a déclaré spécialement que les murs de soutènement d'une gare font partie des dépendances d'un chemin de fer et sont affectés au service public de ce chemin.

Par application des mêmes principes, il a été jugé que ces murs faisant partie de la voie, les tribunaux ne peuvent ordonner qu'on y fasse des travaux, parce que ce serait de leur part ordonner l'exécution de travaux publics (Cour de Paris, 26 décembre 1857, 6 novembre 1858, de Trévise contre chemin de fer d'Orsay).

Si le mur indépendant de la voie ferrée appartenait au riverain qui se plaignit de ce qu'il aurait été porté atteinte à sa solidité par les travaux du chemin de fer et réclamât de ce chef une réparation, les tribunaux

administratifs seraient seuls compétents pour en connaître, à l'exclusion des tribunaux judiciaires (Cour de Cass, 7 février 1859, chemin de fer de l'Ouest).

191. *Entretien des voies d'accès aux gares.* — Nous avons établi que les voies d'accès aux gares faisaient partie des dépendances du chemin de fer, puisque sans elles l'exploitation en serait complètement impossible. Aussi leur entretien incombe aux Compagnies, à moins que présentant un intérêt pour la voirie urbaine ou la grande voirie elles n'aient été remises aux villes ou à d'autres services. Dans ce cas les services qui les ont reçues doivent pourvoir à leur entretien.

La règle de la mise à la charge de la Compagnie de ces chemins, tant que la remise n'a pas été effectuée, est constatée par le ministre des travaux publics dans le rapport adressé au Conseil d'Etat à l'occasion de l'affaire Tournois, jugée le 22 juillet 1848.

C'est l'opinion adoptée par M. Lamé Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, p. 101, note 1 ; et par M. Palaa, *Dictionnaire législatif et règlementaire des chemins de fer*, v° *Avenues des gares*, § 2, p. 131.

C'est l'avis émis par le conseil général des ponts et chaussées et approuvé par le ministre des travaux publics le 14 septembre 1854 (chemin de fer du Guetin à Clermont), où nous lisons : « En principe, le chemin d'accès à une gare du chemin de fer est une dépendance de cette gare et son entretien est par conséquent une des charges de l'exploitation, aussi la Compagnie concessionnaire est tenue d'en faire les frais.....

à moins que la commune sur le territoire de laquelle ce chemin est situé n'en prenne l'entretien à sa charge, pour lui donner, au profit des riverains, le caractère de voie publique. »

Voyez encore dans le même sens, Cotelle, *Cours de Droit administratif appliqué aux travaux publics*, n° 477, t. 4, p. 205.

192. *Entretien des voies ne faisant pas partie des dépendances du chemin de fer.* — Si les parties de chemin de fer qui servent à la fois à l'exploitation du chemin, qui en font partie intégrante et qui cependant servent également au passage des voies de terre, doivent rester, en ce qui concerne l'entretien, à la charge des Compagnies, en exécution du cahier des charges et en considération du danger qu'il y aurait de confier à un service étranger à la voie l'entretien d'ouvrages d'où dépendent la sûreté des chemins de fer; il ne saurait en être de même pour les portions de routes déviées dans les parties qui ne forment point partie du chemin de fer et de ses dépendances, dès que la livraison de ces voies a été faite aux services dont elles dépendent, ou dès que ces services en ont pris possession (décisions ministérielles, entr'autres celle du 30 mars 1857 ; MM. Palaa, *Dictionnaire des chemins de fer*, v° *Avenue*, § 2, p. 131, *Chemins vicinaux*, § 3, p. 278, *Entretien*, § 1, p. 491 et § 3, p. 492, *Routes*, § 5, p. 949, *Rues communales*, p. 950 ; Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, 3e édit., p. 101, notes).

La Cour de Paris a également reconnu en principe que l'entretien et la réparation des travaux établis hors du périmètre de l'exploitation, ne sont pas imposés aux Compagnies, et qu'une telle obligation ne se présume point (Paris, 12 novembre 1853, Compagnie d'Orléans contre commune d'Etampes).

193. *Entretien des voies destinées au service des propriétés privées.* — Il en est de même des chemins destinés à desservir des propriétés particulières. Ces chemins établis par la Compagnie, dans le seul but de rétablir les communications interceptées par la voie ferrée, ne sont point établies pour le service de cette voie, mais exclusivement dans l'intérêt des riverains elles ne peuvent dès lors être considérées comme partie intégrante ou accessoire des voies ferrées, et leur entretien est à la charge de ceux pour l'usage desquel elles ont été créées, à moins de dispositions expresses et contraires, arrêtées entre les intéressés au moment de la confection des travaux. (Cour de Paris, 12 novembre 1853, chemin de fer d'Orléans contre commune d'Etampes. Christophle *Traité des travaux publics* n° 694, t. 2, page 585.)

194. *Entretien des chemins latéraux.* — Tant que la remise de ces chemins n'a pas été faite par l'administration à un service public départemental ou communal, en échange des chemins supprimés, la Compagnie reste chargée d'en assurer la conservation et l'entretien

(M. Lamé Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, page 101, notes).

Mais après la remise et réception par le service d'où dépend la route déviée ou modifiée, la charge de la conservation et de l'entretien passe à ce service, la route déviée ne faisant point partie des dépendances du chemin de fer. (M. Dalloz, *Repertoire*, v° *voirie par chemin de fer*, n° 282).

M. Cotelle en dehors de cette raison qui me parait décisive, indique diverses considérations dont la portée me semble difficile à saisir, mais il n'en adopte pas moins la solution que nous indiquons et d'après laquelle les Compagnies doivent être déchargées de l'entretien des chemins exécutés par elles, pour le rétablissement des communications le long ou aux abords de la voie ferrée ; il appuie son opinion sur les circulaires des 11 mai et 14 juin 1855, qui ne mettent à la charge des Compagnies que les clôtures ; et sur une décision du ministre des travaux publics, d'août 1858. (Fremont contre commune de Montereau, *Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics*, n°s 474 à 476, t. 4, page 204).

195. *Entretien des ouvrages d'art exécutés sur les chemins modifiés.* — La Cour de Paris, le 12 novembre 1853, (chemin de fer d'Orléans, contre commune d'Etampes), sous la présidence de M. Delangle, et sur les conclusions de M. de La Baume, a jugé que les Compagnies de chemin de fer, auxquelles l'autorité su-

périeure « impose l'obligation d'exécuter en dehors de leur périmètre, dans l'intérêt des communes ou des particuliers, des ouvrages destinés à rétablir les voies de communication déplacées par suite de l'établissement du chemin de fer, ne sont point obligées à l'entretien permanent et aux réparations de ces ouvrages, à moins que cette obligation ne leur ait été formellement imposée ». Le tribunal civil d'Etampes en avait jugé autrement : la commune d'Etampes, avait un gué praticable aux voitures et surmonté d'une passerelle pour les piétons ; à la suite des travaux du chemin de fer, ce gué avait été remplacé par un pont, la Compagnie à qui était imposé l'obligation de rétablir la communication interceptée, devait d'après le tribunal, maintenir le pont en état de viabilité tant que durerait l'utilité publique de la communication. Pourquoi si la ville n'eut pas vu dans ce principe, la garantie de l'entretien du pont cédé, en échange d'un gué, c'est-à-dire, d'une communication qui n'était susceptible d'aucune dépense d'entretien appréciable, eut-elle consenti à recevoir un pont qui n'avait aucune condition de solidité ; la Compagnie se trouvait encore liée, par application de l'article 1382 du Code Civil. Mais la Cour : « Considérant que les arrêtés qui règlent les travaux à faire, n'intervenant qu'après contradiction ou appel des tiers intéressés, forment entre ceux-ci et les Compagnies un contrat, dont les conditions ne peuvent être modifiées, sauf le cas où les vices d'exécution seraient la cause d'un dommage ; que toutes les formalités légales ont été accom-

pliés pour la construction du chemin de fer d'Orléans ; que les travaux jugés nécessaires au rétablissement des communications déplacées ou changées par la traversée de la voie de fer dans le territoire d'Etampes, ont été après enquête et convocation des parties intéressées, indiqués avec précision ; que ces travaux ont été exécutés ; que les additions réclamées aujourd'hui par la commune ne se rattachent pas à des vices constatés d'exécution ; Considérant enfin que l'entretien et la réparation des travaux accomplis hors du périmètre de l'exploitation n'ont pas été imposées à la Compagnie d'Orléans ; qu'une telle obligation ne se présume point... infirme ».

Ainsi l'entretien des ponts et ouvrages d'art établis sur les chemins déviés, doit, après remise desdits chemins, être la charge des services spéciaux ou des particuliers auxquels cette remise a été faite, comme l'entretien de la voie déviée et rendue elle-même. (M. Palaa, *Dictionnaire législatif et règlementaire des chemins de fer*. v° *Chemins vicinaux*, § 3, p· 279).

Cependant par exception, certaines Compagnies en vertu de dispositions expresses et notamment la ligne de Genève, ont été chargées de l'entretien des ponts établis par elles sur les chemins latéraux.

Depuis, le ministre a recommandé expressément de ne pas construire de pareils travaux, sans stipuler formellement que leur entretien restera à la charge du particulier ou de la commune pour lequel ils auront été exécutés.

Et les tribunaux administratifs, décident que lorsque ces travaux sont indépendants de la voie ferrée et qu'ils n'ont été construits que dans l'intérêt des riverains ou du public, pour conserver et rétablir les communications, leur entretien ne peut être mis à la charge de la Compagnie. (Conseil de préfecture de la Seine, du 11 juin 1864. Conseil d'Etat, 17 janvier 1867, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.)

196. *Y a-t-il lieu de faire exception à la règle qui met l'entretien des chemins déviés à la charge du service dont dépend le chemin, si les conditions de viabilité sont différentes ?* — L'entretien du chemin rendu doit être à la charge du service où il est placé du moment où ce chemin et les travaux qui le constituent sont indépendants du chemin de fer, quelles que soient les conditions nouvelles dans lesquelles il ait été rétabli, à moins de stipulations contraires ; peu importe que le parcours ait été allongé, que les dépenses pour l'entretien soient plus élevées, ou que l'entretien soit plus difficile, par suite du changement du profil de la route, de destruction de carrières d'approvisionnement ou de tout autre motif. Le chemin dévié ne revient pas moins sous le régime de la voie qu'il complète et il doit être entretenu par ce service dans les mêmes conditions que le reste de cette voie. Resterait à examiner si cette aggravation de charges ne doit pas motiver une indemnité, c'est là une autre question que nous aurons à examiner ailleurs.

Mais dès maintenant indiquons qu'il ne saurait y avoir lieu à un partage de l'entretien entre le service auquel appartient la voie et le chemin de fer. M. Dufour, dans son *Traité général de Droit administratif appliqué*, n° 240, t. 3, p. 215, émet l'opinion que les Compagnies de chemin de fer doivent supporter l'entretien des voies déviées dans la proportion du surcroît de frais occasionnés par les changements qui leur sont imputables. Ce ne serait que dans le cas ou des circonstances postérieures viendraient aggraver la dépense, si, par exemple, un chemin établi comme simple chemin vicinal venait à être érigé en route, qu'il décharge la Compagnie des obligations que lui ferait subir les conséquences de ce classement. L'administration n'a point admis ce concours au surcroit d'entretien que nécessiterait la déviation. Les changements que les Compagnies sont obligées d'exécuter à leurs frais et qu'il leur importe de multiplier le moins possible, ne sont consentis par l'administration que dans un intérêt public. Les services publics qui sont obligés de les souffrir dans cet intérêt, ne sauraient mettre à la charge de l'un d'eux l'entretien en tout ou en partie des portions de voie qui incombe à leur charge, dès qu'ils sont remis en possession de ces voies rectifiées suivant les conditions déterminées par l'autorité publique, pouvoir pondérateur des droits et obligations des diverses administrations chargées de la voirie.

[illegible]. *Concours des Compagnies de chemins de fer*

aux travaux de pavage des rues latérales au chemin de fer. — Dans certaines communes les frais de pavage des rues sont récupérés en tout ou en partie par les villes au moyen de taxes de pavage imposées sur les propriétés riveraines de ces rues. Les Compagnies de chemins de fer seront-elles soumises à ces taxes, lorsque les lignes longent les rues dont s'agit ? Le Conseil d'Etat a répondu avec raison non :

« Considérant, d'une part, qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, les chemins de fer font partie de la grande voirie ; d'autre part, qu'ils n'ont aucune communication avec les rues qu'ils longent dans l'intérieur des villes ; qu'ils ne peuvent en conséquence être assujettis à contribuer aux frais de pavage établis dans ces rues ; que dès lors la Compagnie du chemin de fer d'Orléans est fondée à demander décharge de la taxe qui lui a été imposée, dans la ville de Nantes, sur le rôle de répartition des frais du pavage de la rue de Lusançay, à raison de la partie du chemin de fer qui longe cette rue. » (Conseil d'Etat, 26 mai 1860, chemin de fer d'Orléans contre ville de Nantes).

Les frais de pavage sont dus par les riverains, dans les villes où cette charge est mise en tout ou en partie à leur charge, à raison de l'usage plus direct qu'ils font ou peuvent faire de la voie ouverte le long de leurs terrains,et à raison des facilités de communications et autres avantages que leur donnent les voies publiques et leur bon entretien ; mais si le riverain est une ligne de chemin de fer sans communication avec cette voie pu-

blique, si c'est une grande route n'ayant pas à profiter de la rue voisine qu'elle longe, aucune imposition pour taxe de pavage ne pourra frapper l'Etat ou le département pour sa route, la Compagnie de chemin de fer pour sa voie ferrée. J'ajoute que je préfère le second des motifs donné par notre arrêt au premier, parce que je ne crois pas qu'il soit vrai de dire dans tous les cas, que les chemins de fer riverains d'une rue ne sont pas soumis aux taxes de pavage qui pèsent sur les riverains, parce qu'ils dépendent de la grande voirie. En effet, si la rue, au lieu d'être longée par la voie, l'était par une gare ou station amenant sur la rue latérale une circulation de tous les instants, il serait souverainement injuste que le chemin de fer pût être exonéré de la taxe du pavage, et cependant les gares, comme dépendances des chemins de fer, font partie de la grande voirie. Dans l'espèce jugée par le Conseil d'Etat, le 24 mai 1860, il y avait bien sur un point, une maison de garde que l'on voulait faire considérer comme une maison habitable ou habitée, le Conseil a passé outre, cette maison ne pouvant être prise en considération, puisque ses communications étaient établies au moyen des passages sur la voie ferrée. Mais aurait-il pu en être de même si la Compagnie avait eu sur la voie publique des constructions importantes desservies par la rue pavée communale ? Je ne le crois pas.

198. *Entretien des ouvrages dans la zone militaire.* — Les règles concernant l'entretien des ouvrages

de voirie dans la traversée de la zône fortifiée des places se trouvent dans les décrets des 4 août 1811, 31 janvier 1813, 10 et 16 août 1853.

Elles ont été résumées comme suit dans le procès-verbal de conférence du 10 juillet 1866 concernant les voies de terre et d'eau dans la zone fortifiée de la place d'Auxonne.

« Chaque service doit entretenir les portions de voirie (chaussées, ouvrages d'art, canaux) qui l'intéressent spécialement ; ainsi : 1° les murs soutenant les masses de la fortification le long d'une voie quelconque sont à la charge du service militaire ; ceux qui soutiennent des digues d'un intérêt civil sont à la charge du service civil intéressé, à la charge de la navigation, par exemple, s'il s'agit d'un canal navigable ; ceux qui soutiennent les chaussées traversant les fossés de la place ou autres parties basses du domaine militaire sont à la charge des ponts et chaussées, de la voirie cantonale, de la voirie communale, suivant la nature des chaussées dont il s'agit, sauf les cas où ces murs sont établis dans un intérêt militaire, comme la culée extérieure d'un pont levis, par exemple.

« Tout pont est à la charge du service de voirie dont il fait partie, s'il est établi dans le seul intérêt de cette voirie ; mais si ce pont est approprié spécialement aux besoins de la guerre (ce qui a lieu lorsqu'il traverse un fossé de fortification, un cours d'eau non navigable et aménagé pour la défense), il est entièrement à la charge du service militaire. »

« ...... Le service du génie ne fait les curages des fossés et cours d'eau, que tout autant que ces curages intéressent spécialement la défense, tels que ceux qui ont pour objet de maintenir dans les fossés une profondeur d'eau suffisante pour protéger les ouvrages de fortification contre les surprises. »

Les chemins de fer ne sont pas compris spécialement dans cette règlementation, mais d'après les charges départies aux diverses voiries,il est facile de déduire celles qui leur incombent lorsqu'ils traversent les zones fortifiées.

199. *A la charge de qui sont les réparations nécessitées par les vices d'exécution des travaux effectués sur les voies déviées ?* — Le Conseil d'Etat a rendu, le 17 janvier 1867, entre la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée et le sieur Bréon Guérard, un arrêt qui porte : « Considérant que le chemin public de Montbard à Crépaud a été rectifié par l'Etat du consentement de la commune lors de l'établissement de la voie ferrée ; que l'Etat ayant substitué ladite Compagnie à ses obligations, celle-ci a livré le pont à la commune de Montbard ; que ce pont a été reçu par ladite commune le 2 novembre 1852 ; que l'entretien de ce chemin n'était pas à la charge de ladite Compagnie ; que dans ces circonstances, en admettant que la chute du pont ait été causée par les vices de sa construction et qu'il en soit résulté quelque gêne dans la desserte de la forêt de Chaumour, et par suite un pré-

judice pour le sieur Bréon Guérard, la Compagnie est fondée à soutenir qu'elle ne pouvait être tenue de l'indemniser pour ce dommage ; qu'il n'est pas contesté d'ailleurs que l'accès de la route impériale n° 5 est toujours resté libre par un des côtés de ce chemin. »

Si le Conseil d'Etat a déchargé la Compagnie de toute responsabilité à raison de malfaçons provenant du fait de l'Etat qui avait remis à la commune des travaux modifiés, si elle a refusé une indemnité à un propriétaire desservi d'ailleurs par une grande route, alors qu'un chemin appartenant à une commune qui ne se plaignait pas est devenu impraticable, je n'aurai que dire ; mais si on a admis en principe que les routes déviées sur lesquelles ont été établis des ouvrages d'art et notamment des ponts par une Compagnie de chemins de fer, et qui ont été reçues par les communes et sont passées à leur entretien, y sont passées dans des conditions telles que les vices de confection des ouvrages qui entraîneront la chute des ponts sont à la charge de ces communes, je protesterai énergiquement. C'est déjà beaucoup que l'administration, en vertu de ses pouvoirs propres et de son droit de tutelle et de pondération, puisse à titre de grand voyer permettre de modifier les voies de terre pour l'établissement des chemins de fer, dans des conditions telles que le service de ces voies ait à pourvoir à ses frais à l'entretien d'un ouvrage d'art considérable, alors qu'il n'y avait avant sur ce point à pourvoir qu'à l'entretien de quelques talus ou fossés s'entretenant sans frais.

On peut même admettre, et c'est bien rigoureux, que le dépérissement par vétusté de cet ouvrage sera à la charge de la commune ; mais sera-t-il possible d'imposer à cette commune, ou à ce service étranger au chemin de fer, les vices de construction des chemins rendus ? Il faut que le tronçon nouveau qui remplace l'ancien, qu'il soit occupé par un pont, une chaussée, une tranchée, ou tout autre ouvrage, soit établi de manière à fonctionner régulièrement, et qu'il ne disparaisse pas par suite d'éffondrement d'un pont mal fondé ou mal construit, de l'éboulement des chaussées ou des tranchées mal établies. L'entretien ne comprend pas la mise en état, le parachèvement, la réfaction d'un travail mal fait ou imparfaitement fait, et quoiqu'il soit intervenu des remises de service à service on sera toujours en droit de demander à celui qui a dû livrer une voie sûre, de remplir ses obligations à ses frais, si l'événement justifie qu'il ne les a pas remplies. Les réparations ou reconstructions suites de malfaçons ou d'insuffisance de travaux, ne me paraissent donc pas devoir être mises à la charge de celui qui n'a pas reçu ce qu'on lui promettait et ce qu'on était tenu de lui livrer. L'administration peut bien imposer à la voirie vicinale et même à la grande voirie ces modifications dans le tracé de ses voies, qui en changent les parcours et augmentent l'entretien, mais ces travaux de modification sont à la charge des Compagnies et s'ils sont mal faits ou inachevés, leur établissement ou leur achèvement ne peut être mis ainsi indirectement et sous le faux titre d'entretien

aux frais de la voirie vicinale ou de la grande voirie. La réception ne peut en être acceptée par les services auxquels ils sont livrés que dans ces conditions et sous ces réserves.

Que si l'accident était le résultat du défaut d'entretien ou de toute autre faute du service de la voie de terre,la solution changerait évidemment, mais alors seulement.

Nous pouvons nous prévaloir à l'appui de notre opinion de l'arrêt de la Cour de Paris du 12 novembre 1853, rendu sous la présidence de M. Delangle entre la Compagnie du chemin de fer d'Orléans et la commune d'Etampes. La Cour de Paris n'hésite pas à poser en principe que l'entretien et la réparation des travaux entrepris hors du périmètre de l'exploitation n'étant pas imposée à la Compagnie et une pareille obligation ne se présumant pas cet entretien doit être à la charge de ceux pour l'utilité desquels ils ont été exécutés; mais la Cour fait exception « pour le cas où les vices d'exécution seraient la cause du dommage » et elle n'arrive dans l'espèce à appliquer le principe général qu'elle a posé que parce qu'elle a reconnu que « les additions réclamées par la commune aux travaux prévus et approuvés pour donner satisfaction à ses intérêts ne *se rattachent point à des vices constatés d'exécution.*

200. *Les conditions de solidité des ponts sur rivière doivent être en rapport avec le régime des cours d'eau traversés.* — Un ouvrage d'art ne doit être con-

sidéré comme ayant été établi dans des conditions normales et non défectueuses, que s'il est établi dans les conditions spéciales de solidité nécessaires pour resister aux crues extraordinaires en prévision desquelles les ouvrages sur une rivière doivent être établis d'après son régime. Un viaduc construit sur l'Allier par l'Etat et livré à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ayant été emporté par une crue, la Compagnie a exercé une action contre l'Etat, qui a essayé de repousser cette demande en prétendant que cette chute était le résultat d'une crue extraordinaire, c'est-à-dire d'un événement de force majeure dont l'Etat n'était pas responsable. Le Conseil d'Etat n'a pas admis ce système de défense, parce que par suite de son régime et de celui de ses affluents, l'Allier est exposé à des crues extraordinaires, en prévision desquelles les ouvrages projetés sur cette rivière devaient être établis dans des conditions spéciales de solidité (Conseil d'Etat, 8 mai 1861, chemin de fer de Paris à la Méditerranée).

201. *Réparation des dommages causés à une route par l'affaissement des terrains à la suite des travaux du chemin de fer.* — Lorsqu'il est établi que des mouvements de terrains se sont produits par suite des travaux d'exécution d'un chemin de fer, qui ont modifié l'état des lieux par des tranchées, des décapements, travaux à la mine, chargements des terrains, poussées en résultant, mise à nu de terrains gazonnés, et tous au-

tres travaux quelconques, si la sûreté des routes et voies publiques ou privées en souffre, et surtout si la circulation est gênée par des éboulements qui sont la suite de ces travaux, la Compagnie doit réparer ces dommages et prendre sur les ordres de l'administration les mesures nécessaires pour les prévenir. Elle ne pourrait se prévaloir de ce que des orages, des pluies excessives auraient contribué à ces dommages, si ces accidents n'ont eu les conséquences dont on se plaint, que par suite des modifications apportées aux lieux par les travaux (avis du Conseil général du 11 octobre 1858, chemin de fer de Bordeaux à Cette ; Cotelle, *Droit administratif appliqué aux travaux publics*, n° 483, t. 4, p. 211).

202. *Mise en état de viabilité des chemins donnés, dégradations provenant du fait des Compagnies.* — Si l'entretien des chemins donnés en remplacement des chemins déviés ou supprimés pour l'établissement des chemins de fer doit être à la charge de ceux qui étaient chargés de l'entretien de ces chemins avant leur remplacement, il est presque inutile d'ajouter que le chemin donné, avant d'être livré doit être mis en état complet de viabilité. De plus, il arrive le plus souvent que les chemins destinés à remplacer les chemins supprimés sont établis au moment où commencent les travaux, pour permettre les transports de matériaux que nécessite la construction des chemins de fer, en dehors des terrains que doit occuper la voie, et qu'il importe

dès lors de laisser libres à cause des mouvements de terre que l'on y exécute. Dans ces cas les chemins latéraux sont fatigués par des charrois souvent excessifs et faits dans des conditions qui nuisent beaucoup à leur fréquentation par des voitures d'exploitations rurales qui n'ont pas à leur attelage les forces dont disposent les entrepreneurs de travaux publics ; il résulte non seulement du défaut d'entretien de ces chemins, mais de l'usage excessif qu'en font les entrepreneurs représentant des Compagnies, un préjudice qui peut autoriser ceux qui en souffrent à demander la mise en état de viabilité constante du chemin destiné à leur usage, et à défaut des dommages-intérêts. C'est ce qui a été reconnu par le Conseil de préfecture de la Côte-d'Or et sur recours, par le Conseil d'Etat, le 28 décembre 1854, dans l'affaire Belin Menassier contre Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

203. *Délai de garantie.* — Répétons ici que « aucun délai n'a été fixé pour la garantie des travaux exécutés par les Compagnies, l'administration ayant entendu rester maîtresse d'apprécier dans chaque cas particulier ce qu'il pourrait y avoir à décider à cet égard. » (décision ministérielle du 30 mars 1857, rendue à l'occasion des travaux de la ligne de Paris à Mulhouse).

204. *Mesures prescrites aux Compagnies par l'administration dans un intérêt de sûreté des voies publiques.* — L'administration, dans un intérêt de sûreté

publique, peut prescrire aux Compagnies certaines mesures de précaution et de prévoyance, telles qu'un éclairage sur voie ou sur les dépendances de chemin de fer se projetant sur les voies déviées et à la rencontre de diverses voies de terre aboutissant au chemin de fer. Ces mesures sont prises dans ces divers cas sur la proposition du contrôle, la Compagnie entendue (avis du Conseil général des ponts et chaussées du 11 septembre 1857 ; Cotelle, *Cours de Droit administratif appliqué aux travaux publics*, n° 482. t. 4, p. 209).

205. *Précautions à prendre dans l'exécution des travaux d'entretien à faire sur les lignes en exploitation et à leurs abords.* — Nous avons déjà indiqué, *supra*, n° 97, en nous occupant précédemment de l'exécution des travaux, les précautions à prendre, lorsque ces travaux s'exécutent sur les lignes en exploitation. Les formalités préalables à remplir sont différentes suivant qu'il s'agit de travaux de simple entretien, de travaux de grosses réparations ou de reconstruction et de travaux neufs ou ouvrages nouveaux devant modifier l'état des lieux. Nous ne rappellerons pas ces formalités qui font l'objet des circulaires des travaux publics des 18 janvier 1854 et 11 mai 1855.

Il est peut-être inutile d'ajouter que ces circulaires ne s'appliquent pas aux travaux faits spécialement sur les voies latérales et chemins déviés et sur des ouvrages ne dépendant pas de la voie ferrée. Toutefois, pour les travaux exécutés dans une grande proximité des voies

ferrées il est prudent, suivant leur nature, de s'entendre avant de les entreprendre avec les agents de la Compagnie et du contrôle, car si, en les exécutant sans avis et précautions suffisantes, il résultait un dommage pour la voie ferrée et plus encore un accident, la responsabilité des auteurs de ces faits serait gravement engagée, et suivant les cas ils pourraient être poursuivis pour contravention de grande voirie et même correctionnellement ou criminellement.

306. *L'engagement de pourvoir à l'entretien des chemins déviés ne doit pas être pris par les Compagnies ou l'Etat.* — A la suite d'un arrêt rendu par le Conseil d'Etat, le 27 décembre 1860, le ministre des travaux publics, par sa circulaire au contrôle du 21 mars 1861, dit : « Il peut y avoir intérêt, dans certains cas, pour éviter des indemnités considérables, à exécuter des ouvrages ne se rattachant pas directement à l'établissement du chemin de fer ; je ne crois donc pas devoir, d'une manière générale, interdire ces sortes d'engagements, mais je viens vous recommander, pour les cas exceptionnels où vous jugerez utile de les admettre, de stipuler expressément que l'entretien de ces ouvrages restera à la charge du particulier ou de la commune pour qui ils auront été exécutés.... »

307. *Entretien des voies privées déviées, mises à la charge du chemin de fer par le jury.* — Dans l'arrêt du Conseil d'Etat du 27 décembre 1860, ministre des

travaux publics contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, il semble admis en principe que l'entretien des chemins latéraux et des ouvrages qui y ont été établis et créés dans l'intérêt des propriétés particulières traversées par la ligne du chemin de fer, a pu être mis par le jury à la charge du chemin de fer, comme faisant partie de l'indemnité allouée par le jury aux propriétaires des terrains expropriés.

208. *Elagage des haies vives.* — Aux termes de l'article 20 du cahier des charges et de l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, les chemins de fer doivent être séparés des propriétés voisines au moyen de clôtures. Ces clôtures sont quelquefois formées au moyen de haies vives, Parfois aussi pour soutenir les parties en remblais des chemins de fer on y plante des quantités d'arbres que l'on soumet à un recepage assez fréquent, Il en résulte que ces haies ou plantations au lieu de s'élever en hautes tiges se comportent en buissons touffus en se répandant en tous sens, de sorte que la fréquentation sur les chemins latéraux peut en être gênée.

Il est incontestable que les usagers ou propriétaires de ces chemins sont en droit d'exiger de la Compagnie qu'elle fasse pratiquer les élagages nécessaires pour que la fréquentation des voies latérales ait lieu sans difficultés ni dangers.

Mais si cet élagage n'était pas fait régulièrement et s'il en résultait un dommage il ne pourrait être apprécié que par le Conseil de préfecture, les clôtures des

chemins de fer et les plantations des talus étant des dépendances incontestables des chemins de fer il s'agirait de dommages causés par les travaux publics dont la loi de pluviôse an VIII réserve la connaissance aux Conseils de préfecture.

§ II.

Difficultés entre les Compagnies et les villes, les départements ou l'Etat, au sujet de l'entretien des voies déviées ; questions de compétence.

SOMMAIRE

209. *Difficultés entre l'Etat et les Compagnies, au sujet des travaux d'entretien, lorsque les terrains ont été livrés par l'Etat.* — La loi du 11 juin 1842, règlementant la remise aux Compagnies des chemins commencés par l'Etat, après avoir mis par son article 3 combiné avec la loi du 19 juillet 1845, à la charge de l'Etat, les indemnités dues pour les terrains et bâtiments dont l'occupation serait nécessaire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, et par l'article 5, divers autres travaux ; portait dans l'article 6, que entr'autres, les frais d'entretien et de réparation du chemin et de ses dépendances resteraient à la charge des Compagnies concessionnaires de l'exploitation.

L'application de cette disposition a donné lieu a diverses contestations entre l'Etat et les Compagnies, au point de vue de l'entretien de chemins donnés ou déviés, que l'Etat avait pris à sa charge.

Il a été décidé en principe que ces chemins et les ouvrages d'art qui se trouvent sur les déviations ne constituant pas des dépendances du chemin de fer ; si l'Etat par un motif quelconque en avait pris l'entretien à sa charge, il devait continuer à le supporter mê-

me après la remise de la voie et de ses dépendances au chemin de fer, et qu'il ne pouvait le mettre à la charge de la Compagnie, alors même que le délai de garantie stipulé en faveur de la Compagnie contre l'Etat, serait expiré. (Conseil d'Etat, 27 décembre 1860, ministre des travaux publics contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

Surtout si ces travaux n'ont pas figuré au nombre de ceux qui ont été livrés par l'Etat à la Compagnie. (Conseil d'Etat, 13 août 1861, chemin de fer d'Orléans, au rapport de M. Aucoc).

Si une Compagnie peut être tenue de contribuer à l'entretien d'un pareil chemin à raison de l'usage qu'elle en aurait fait, en y deversant par exemple les eaux d'une gare, ou en y plaçant des tuyaux pour amener les eaux nécessaires au service des machines locomotives, cette charge ne pourrait lui être imposée par l'administration, en vertu des pouvoirs qui lui sont donnés par le cahier des charges, pour assurer l'entretien du chemin de fer et de ses dépendances. (Même arrêt du Conseil du 13 août 1861).

210. *Délai de la garantie stipulée par l'Etat dans la remise des travaux à la Compagnie.* — Nous venons de dire, d'après l'arrêt du Conseil d'Etat du 27 décembre 1860, ministre des travaux publics ; que le délai de garantie bien qu'expiré, dans le cas de remise ne travaux par l'Etat à une Compagnie, l'Etat ne serait pas déchargé de l'obligation qu'il aurait acceptée d'entretenir

un chemin latéral, dont il avait pris la construction à sa charge, parceque cet engagement pris à raison de travaux exécutés en dehors des dépendances du chemin de fer, ne saurait passer sans une stipulation expresse à la Compagnie, qui n'a reçu de l'Etat que le chemin de fer et ses dépendances.

Mais si le travail nécessité pour le maintien du passage était incorporé au chemin de fer, en faisait partie intégrante ; à l'expiration du délai de garantie stipulé généralement dans l'article 3 du cahier des charges, dressé pour réglementer les remises, l'Etat serait affranchi de toute responsabilité, soit à l'égard de la Compagnie, soit à l'égard des tiers, et la Compagnie obligée aux termes de l'article 17 de ce même cahier des charges, de maintenir en bon état d'entretien le chemin de fer et toutes ses dépendances, et d'y effectuer à ses frais tous les travaux de réparation et de reconstruction nécessaires, devrait répondre des conséquences de l'inaccomplissement de ses obligations, et des dommages que pourraient causer l'imperfection ou l'insuffisance des travaux acceptés par elle. C'est ce qui a été jugé, sinon à l'occasion des passages maintenus à la rencontre des voies de terre et des chemins de fer, mais d'aqueducs construits par l'Etat sous un remblai de chemin de fer, livrés à la Compagnie et destinés à assurer l'écoulement des eaux supérieures, et qui ne donnant pas un débouché suffisant à ces eaux, occasionnaient des dommages à des propriétaires voisins. (Arrêt du Conseil du 30 juillet 1857, Brierre

contre l'Etat et le chemin de fer de Paris à Strasbourg, au rapport de M. Aucoc et sur les conclusions de M. E. Baroche).

211. *Difficultés entre une Compagnie et l'Etat, au sujet de l'entretien de travaux construits sous voie ; compétence.* — Les difficultés qui peuvent naître entre la Compagnie et l'Etat, au sujet de l'entretien, de la garde et de la surveillance des divers ouvrages construits sous voies, lorsqu'il s'agit de l'exécution ou de l'interprétation d'un bail d'exploitation, doivent être jugées en exécution de la loi du 8 pluviose an VIII, et des cahiers des charges, par les Conseils de Préfecture ; et la décision ministérielle, qui met cette obligation à la charge de la Compagnie, ainsi que les arrêtés préfectoraux pris en exécution de cette décision, ne sont que des actes purement administratifs, qui ne font pas obstacle à l'exercice de la compétence des Conseils de Préfecture. (Conseil d'Etat, 20 juillet 1854, chemin de fer d'Orléans contre ministre des travaux publics).

212. *Viaduc d'un chemin de fer, écroulé pendant le délai de garantie ; renvoi.* — Nous avons indiqué plus haut, *supra* n° 200, que l'Etat est tenu du rétablissement d'un pont aqueduc, construit pour la traversée d'un cours d'eau par le chemin de fer, si ce pont s'est écroulé dans le délai de garantie à la suite d'une crue ; nous renvoyons à cet exemple donné, pour indiquer d'une manière générale les conditions de solidité que doivent fournir les travaux.

212. *Travaux de voies d'accès à la charge d'un département et d'une Compagnie*—Un arrêt du Conseil d'Etat du 22 novembre 1866, intervenu entre la Compagnie d'Orléans et le département de la Sarthe, porte : « Considérant que à la suite d'une convention intervenue entre le préfet de la Sarthe et le directeur de la Compagnie d'Orléans, pour l'établissement à frais communs d'un chemin direct de la route départementale, n° 15, à la gare de Chateau-du-Loir, le projet dressé par les ingénieurs de la Compagnie, et approuvé par le préfet, sur la proposition de l'ingénieur en chef du département, ne comprenait que les travaux nécessaires à l'établissement dudit chemin avec un pont sur l'Ire, et à la dérivation du lit de ce cours d'eau, sur une longueur de 100 mètres en amont, pour amener les eaux sous l'arche du nouveau pont ; que la Compagnie requérante, ne conteste pas que les travaux ont été exécutés conformément audit projet ; que dès lors la Compagnie n'est pas fondée à prétendre que le département doit être tenu, soit de faire exécuter à frais communs, entre lui et la Compagnie, des ouvrages qui ne sont pas énoncés dans le projet ci-dessus rappelé, et dont l'exécution n'a pas été prescrite par l'administration, comme conséquence des travaux déterminés par ce projet, soit de supporter la moitié de la dépense à laquelle donnerait lieu l'exécution par la Compagnie des travaux nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux de l'Ire.

« Considérant d'ailleurs que en cas où les travaux

effectués à frais communs entre la Compagnie du chemin de fer d'Orléans et le département de la Sarthe, auraient apporté un obstacle à l'écoulement des eaux de l'Ire, et augmenté les dangers d'inondation que présentait le cours d'eau, ladite Compagnie pouvait, si elle s'y croyait fondée, appeler ledit département à concourir à la réparation des dommages qui résulteraient de cette situation nouvelle, soit pour les ouvrages du chemin de fer, soit pour les propriétés riveraines de la rivière de l'Ire.

214. *Déplacement et suppression d'un passage sur rails ; entretien de l'ancien passage.* — Un pont sur rails a été établi par une Compagnie de chemin de fer, pour ne pas interrompre la circulation à la fois sur un chemin vicinal, et sur une route nationale. Plus tard lorsque l'exploitation est ouverte depuis plusieurs années, l'Etat fait rectifier la route nationale, et pour le service de cette rectification il fait construire à un demi kilomètre de l'ancien pont, desservant à la fois le chemin vicinal et la route, un pont desservant la route rectifiée. La Compagnie prétend que ce dernier pont la dispense d'entretenir le premier qu'elle veut laisser tomber en ruine. Sur ce, plaintes de la commune. C'est le Conseil de Préfecture, qui décidera si la Compagnie a à supporter l'entretien de l'ancien pont ne desservant plus que le chemin communal, ou si, en fait, le nouveau pont donne suffisamment satisfaction à la commune, pour qu'il puisse être substitué à

l'ancien et décharger la Compagnie des obligations qui lui sont imposées par son cahier des charges, relativement aux communications. Le Conseil de Préfecture maintiendra les droits de la commune, et les obligations de la Compagnie, relativement à l'ancien pont, si l'administration contrairement à la demande de la Compagnie n'a pas voulu en autoriser la démolition après déclaration d'inutilité, et si le Conseil reconnait que l'ancien pont, inutile pour la route rectifiée, est nécessaire pour la desserte du chemin vicinal, dont il serait nécessaire de modifier le tracé pour pouvoir éviter le pont. (Conseil d'Etat, 18 novembre 1853, Compagnie des canaux d'Orléans et du Loing).

215. *Difficultés entre une Compagnie et une ville au sujet de conventions relatives à l'entretien des voies d'accès aux gares.* — Si des difficultés existent entre une ville et une Compagnie de chemin de fer, sur le point de savoir à qui incombe l'entretien d'une voie d'accès à une gare, et si à l'appui de leurs prétentions réciproques, les parties invoquant en sens contraire des conventions qui seraient intervenues entr'elles, à l'occasion de l'établissement de cette gare ; c'est au Conseil de Préfecture qu'il appartient de rechercher l'existence et la portée de ces conventions, en vertu de l'article 4, § 2, de la loi du 28 pluviose an VIII. Une décision ministérielle qui ordonnerait la remise de cette voie à la commune, serait un acte d'administration insusceptible de pourvoi au contentieux, mais ne faisant pas

obstacle à ce que les parties pussent porter leurs contestations devant ledit Conseil. (C. d'Etat, 1er avril 1869, ville de Dreux. Dans le même sens, Conseil d'Etat, 4 juillet 1873, Compagnie du chemin de fer et des docks de St-Ouen). Jugé encore dans le même sens entre la Compagnie d'Orléans et le département du Loiret, pour des difficultés de même nature, naissant entre une Compagnie et un département à la suite de conventions intervenues entr'eux, par arrêt du 22 novembre 1866. (Chemin de fer d'Orléans, voyez *infra*, n° 217).

216. *Action des communes pour demander qu'il soit pourvu à l'entretien des ponts sur voie ferrée, assurant la circulation sur les chemins communaux.* — Si les Compagnies négligaient d'entretenir les ponts sur rails, qu'elles ont été obligées de construire pour maintenir la circulation sur des chemins communaux, les communes devraient s'adresser à l'administration supérieure pour obtenir d'elle les ordres nécessaires pour l'exécution de ces réparations et de cet entretien. Les Compagnies, aux termes de leur cahier des charges, sont tenues en pareil cas, de déférer aux injonctions de l'administration qui peut en cas du refus ou du retard des Compagnies, faire faire d'office à leurs frais les travaux. Si des contestations s'élevaient sur le point de savoir à la charge de qui sont les travaux d'après les contrats de concession, le Conseil de Préfecture devrait statuer sur la difficulté, et devrait dans le cas qui nous occupe ordonner que les travaux de réparation seraient

faits à la charge de la Compagnie. Mais pourrait-il indiquer en quoi consisteraient ces travaux ? Oui et non.

Oui, en ce qu'il pourrait indiquer que ces travaux sont applicables au tablier, où aux piles, ou aux parapets, ou à toute autre partie de l'ouvrage ; non, en ce qu'il ne pourrait pas déterminer en quoi devraient consister les travaux eux-mêmes. Ce principe posé ; la Commune devrait demander à l'administration supérieure de déterminer ce qu'il y aurait à faire quant à ce. En cas de retard elle pourrait même faire dresser les projets, mais ces projets ne pourraient être exécutés qu'après approbation de l'autorité supérieure, sous la surveillance du contrôle et en présence des agents de la Compagnie, dans les conditions ou des travaux peuvent être exécutés sur des voies en exploitation. Hâtons-nous d'indiquer que cette marche qui me paraît la seule légale, n'est indiquée que dans un intérêt plus théorique que pratique ; car du moment où l'administration reconnaîtra la nécessité de sanctionner des projets de travaux de réparation, elle mettra la Compagnie en demeure de les exécuter ou les fera exécuter d'office, sans que la commune ait à intervenir.

Les principes que nous avons indiqués, en ce qui concerne l'action qui compète, aux communes pour exiger l'entretien des ponts sur rails desservant leurs chemins, et la compétence en ces matières, pour régler à la charge de qui incombent les frais d'entretien, ont été posés dans le sens que nous indiquons, par le Conseil d'Etat, dans une affaire où il s'agissait d'un pont sur canal au

lieu d'un pont sur rails, par arrêt du 18 novembre 1853. (Compagnie des canaux d'Orléans et du Loing).

217. *Caractère des prescriptions administratives en matière d'entretien des voies déviées.* — Nous venons de voir, que lorsque l'administration ordonne la remise d'une voie par la Compagnie à une ville, alors que des difficultés existent, sur le point de savoir sur qui des deux pèsera l'entretien, les décisions administratives n'empêchent pas les intéressés de se pourvoir devant les tribunaux compétents pour y débattre leurs droits, bien que ces décisions soient insusceptibles de recours direct au contentieux. Il en est de même des décisions par lesquelles le ministre des travaux publics, sur approbation d'avis du préfet, met une ville et une Compagnie de chemin de fer, seules intéressées à une voie établie par une ville et prolongée par une Compagnie de chemin de fer, en demeure de conclure dans un délai déterminé un arrangement amiable à l'effet de déterminer leurs parts contributives dans la dépense d'entretien de toutes les dépendances de cette voie. (Conseil d'Etat, 9 décembre 1852, ville de Valenciennes, au rapport de M. Gomel, et sur les conclusions de M. de Forcade).

Les mêmes principes sont posés dans l'arrêt du Conseil du 20 juillet 1854, (Compagnie d'Orléans contre le ministre des travaux publics), et dans celui du 4 juillet 1873, (Compagnie du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen). Voyez encore, *supra* n° 215.

CHAPITRE V.

DES INDEMNITÉS

---

§ I.

Des cas d'indemnités.

SOMMAIRE

A. — *Du droit à l'indemnité.*

218. Du droit à l'indemnité.

B. — *Expropriation.*

219. Indemnités dues pour expropriation et cessions de terrains.

C. — *Dommages résultant du déplacement des anciens chemins.*

220. Simple déplacement d'un chemin public.
221. Déplacement d'un chemin communal non classé comme vicinal.
222. Suppression d'une portion de chemin public.
223. Déplacement d'un chemin appartenant à un particulier.

4. Déplacement d'un chemin public ; réclamations d'un riverain.

5. Remaniement du système général de viabilité d'un quartier ; maintien des accès sur la voie publique.

!. Dommages résultant du déplacement de chemins publics par suite de l'allongement de parcours.

. Allongement de parcours des passages dus à des particuliers.

Dommages résultant du déplacement de chemins publics, par suite d'aggravation des charges d'entretien.

Par suite de gêne à la circulation.

Par suite de la modification des pentes et courbes.

. Par suite de l'exhaussement d'une rampe d'accès d'un chemin.

Par suite du danger du parcours dans l'intérieur des clôtures de la Compagnie.

Par suite de l'établissement de viaducs et des difficultés que ces travaux apportent à la circulation.

. Dommage causé à des riverains par suite du rotrécissement d'une rue.

. Passages à niveau ; dépossession de terrain.

. Gêne à la circulation.

Chaussée donnant accès à un pont à péage coupé par un passage à niveau.

.— *Dommages causés par les travaux faits pour la déviation.*

. Traversée de la voie publique au moyen d'un pont ; privation de jours et de vues.

. Abaissement ou exhaussement du sol des voies modifiées le long des propriétés riveraines.

. Diminution de valeur des propriétés riveraines par suite de l'établissement d'un remblai sur un chemin modifié.

. Changement de tracé d'une route à la suite de l'établissement d'un chemin de fer ; perte de valeur d'une pro-

218. *Du droit à l'indemnité.* — Nous avions eu u instant l'intention de rechercher en principe les règle sur lesquelles repose le droit à l'indemnité, en matièr de travaux publics, et d'en déduire les cas où cette in demnité est due, et ceux où elle doit être refusée mais cette étude générale, nous conduirait trop loin, e elle est en dehors du cadre dans lequel nous devon nous tenir. Le principe général est posé dans l'articl 1382 du Code Civil. L'application qui en est faite pa le Conseil d'Etat, qui est le juge ordinaire en ces matiè res, nous parait avoir été parfaitement résumée pa M. Hallays-Dabot, dans les notes qui accompagnen dans le recueil des arrêts du Conseil, l'arrêt Auvray, d 26 février 1863 : « Pourqu'il y ait lieu à indemnité, l Conseil d'Etat veut avec raison : 1° Qu'il y ait un lie direct, sinon immédiat, au moins très rapproché entr le fait dont on se plaint et la propriété ; 2° que le fai ait causé un préjudice matériel, une diminution de va leur ou de jouissance ; 3° qu'il soit la violation d'u droit acquis et non la lésion d'un simple intérêt ; 4° qu'i ne soit pas le résultat de la force majeure ; 5° qu'il n

soit pas un de ces actes accomplis en grande partie, dans l'intérêt même des riverains, et n'occasionnant qu'une gène temporaire, que chacun est tenu de subir; 6° qu'il ne rentre pas dans l'exercice des pouvoirs généraux, qui appartiennent à l'administration, qui lui sont toujours réservés et qu'elle n'est jamais présumée abdiquer...... La différence dans les solutions ne tient nullement à l'introduction de la formule *dommages directs et matériels* par la jurisprudence. Cette formule susceptible d'une application large, ne fait qu'exprimer une idée juste et vraie ; elle contient une indication plutôt qu'une définition. Elle laisse le champ ouvert à toutes les réclamations ayant leur base dans un droit acquis ; que le Conseil d'Etat la reproduise ou qu'il l'omette, comme il l'a fait dans certains cas avec ou sans intention, nous n'y attachons qu'une importance secondaire ; l'essentiel pour nous était de démontrer que la pensée qu'elle révèle n'est pas contraire à l'équité, et ne fait pas obstacle à l'entière et légitime rémunération des dommages, dont la loi de pluviose an VIII, attribue la connaissance au juge administratif. » Voyez dans le même sens M. Aucoc, *Conférences sur l'administration et le droit administratif*, t. 2, p. 259 et suiv., n°s 701 et suivants. On trouvera ces questions traitées par MM. Christophle *Traité des travaux publics* t. 2, p. 174 et suivants ; Batbie, *Traité théorique et pratique de droit public et administratif*, t. 7 ; Serrigny, *Questions de droit administratif* ; Dufour, *Traité général de droit administratif appliqué* ;

Cotelle, *Cours de droit administratif appliqué au travaux publics.*

219. *Indemnités dues pour expropriation et cessions de terrain.* — En tête des indemnités dues par suite de l'exécution des chemins de fer, et des voies de communication de terre, qui en sont la conséquence il faut placer le prix des terrains expropriés ou volontairement cédés, pour obtenir la libre disposition des emplacements nécessaires pour l'établissement des travaux. Nous en avons très-brièvement parlé à l'occasion de l'approbation et de l'exécution des traxaux eux-mêmes, et cependant nous n'y reviendrons pas ici, parce que ces matières concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique, sortent de notre cadre et ont fait l'objet d'un très grand nombre de traités spéciaux qu l'on aura à consulter le cas échéant ; nous allons dès lors nous borner à indiquer dans quels cas il peut être dû des indemnités à l'occasion des chemins déviés, modifiés ou ouverts à l'occasion de l'établissement des voies ferrées et en dehors de l'expropriation des terrains nécessaires pour l'exécution de ces voies et de leurs dépendances.

220. *Simple déplacement de chemin public.* — Le simple déplacement d'un chemin public pour l'établissement d'un chemin de fer, ne peut donner lieu à indemniser la commune propriétaire du chemin dévié,

surtout lorsqu'aucun dommage n'est justifié à raison de ce déplacement. (Conseil d'Etat, 14 août 1865, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, contre commune de Fréjus (Var) ; Conseil d'Etat, 10 février 1859, chemin de fer de l'Est contre commune de Montieramey (Aube) ; 15 janvier 1875, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, contre commune d'Osselle. Palaa *Dictionnaire des chemins de fer*, v° *chemins ruraux*, § 5. Lamé Fleury, *Code annoté des chemins de fer*.

Pour les voies de terre, il a été jugé plusieurs fois qu'il est dû une indemnité aux communes dont les voies vicinales ont été coupées par suite de l'établissement de grandes routes, mais cette indemnité n'est allouée qu'à titre de représentation des dépenses que les communes sont obligées de faire, pour établir les raccordements sur le sol de leurs chemins, entre ces chemins et les routes nouvellement ouvertes. (Conseil d'Etat 22 juillet 1848, ministre des travaux publics, contre commune de Saint-Pierre-de-Bœuf). Si l'Etat ou les départements exécutent eux-mêmes ces travaux, comme sont obligées de le faire les Compagnies de chemin de fer, il ne resterait plus d'aliment pour une demande d'indemnité.

Nous croyons que le système qui repousse en principe toute indemnité, au profit des communes ou des départements, motivée sur le simple déplacement d'un chemin public, pour l'établissement d'un chemin de fer, lorsque ce déplacement a été régulièrement approuvé, est d'une légalité inattaquable, qu'elles que soient

les critiques dont il a été l'objet, de la part de divers arrêtistes, dans les notes qui accompagnent des arrêts du Conseil. Les voies publiques sont destinées à donner satisfaction aux services publics de voirie, elles sont partout sous la surveillance et la haute direction de l'autorité publique ; pour leur amélioration et les besoins du service auquel elles sont affectées, elles peuvent être l'objet de rectifications et de modifications, et tous les moyens sont donnés par la loi pour vaincre les oppositions de quelque nature qu'elles soient, qui pourraient porter obstacle à l'exécution de ces travaux. Mais d'un autre côté, ce service doit se concilier avec les autres services publics ; et spécialement, les diverses branches du service de la voirie, doivent combiner leur action et leur fonctionnement dans l'intérêt général du réseau des voies publiques en France, à quelque classe qu'elles appartiennent. Partant , les vois publiques pourront être modifiées non seulement dans l'intérêt de leur rectification et de leur amélioration propres, mais encore dans l'intérêt de la voirie en général, pour combiner leur tracé avec le développement des autres voies. Ces modifications lorsqu'elles sont exécutées par le service qui les réclame, ne peuvent pas motiver des demandes d'indemnité, et parfois même leur exécution peut être mise à la charge des divers services qui les subissent. Dans tous les cas, lorsque pour l'établissement d'une route et d'un chemin de fer, pour la rectification d'un cours d'eau, ou par toute autre mesure de voirie, des changements sont apportés au tracé d'une route, les

frais de raccordements, de mise en état, peuvent bien être mis à la charge du service qui y donne lieu mais ces modifications ne peuvent par elles mêmes créer des indemnités, parceque le propre des voies publiques est de n'exister qu'à charge de subir les modifications que l'ensemble du réseau des voies publiques comporte pour chacune d'elles, dans son développement.

Il y a cependant, il faut bien le reconnaître une situation spéciale pour les chemins de fer, qui concédés à une exploitation commerciale, par suite de leur fonctionnement, donnent à leurs constructeurs une allure que n'ont point les services des autres voies publiques, et si cesdernières sont obligées de subir des modifications au profit du travail dont l'exploitation est concédée à une Compagnie, l'obligation pour elles de subir des modifications de tracé, sans indemnité sera moins rigoureuse ; c'est-à-dire que ces modifications et raccordements devront toujours être exécutés aux frais de la Compagnie concessionnaire, que cette Compagnie sera tenue de réparer même certains dommages et de payer certaines indemnités d'après la jurisprudence que nous allons examiner ; mais dans aucun cas le fait seul du déplacement de la voie publique, ne pourra donner lieu à indemnité et à un compte à régler, d'après la quantité des terrains pris et vendus.

221. *Déplacement d'un chemin communal non classé comme vicinal.* — Il est admis par le Conseil d'Etat, que la commune n'a pas droit à une indemnité pour les parcelles de chemins vicinaux incorporées au

chemin de fer à moins que le chemin de soit pas remplacé ; mais en serait-il autrement pour les simples chemins publics communaux, dont le classement et le déclassement n'appartiennent pas à l'autorité supérieure ? M. Aucoc accepte avec difficulté cette distinction, *Conférences*, n° 1390, t. 3, page 480. D'après lui, si la législation concernant des chemins publics communaux, est trés incomplète, si la Cour de Cassation leur refuse la protection de l'imprescriptibilité, d'accord avec le Conseil, elle reconnait aux travaux qui y sont exécutés le caractère de travaux publics. (Conseil d'Etat, 8 mars 1866, Paillard contre commune de Montfermeil ; Conseil d'Etat 28 janvier 1874, Dubuisson ; Cour de Cassation, rejet. 6 janvier 1873, Roger, contre commune de Xirocourt, arrêt rendu après le remarquable rapport présenté par M. le conseiller Guillemard, *Recueil des arrêts Sirey-Villeneuve*, 1873, 1re partie, page 212). Pourquoi dès lors en l'état du cahier des charges et des pouvoirs généraux de l'administration en matière de voies publiques, le ministre n'aurait-il pas un droit égal de déplacement pour les chemins publics, communaux classés comme ruraux, comme pour les chemins publics communaux classés comme vicinaux, et en général pour tous les chemins publics communaux ?

222. *Suppression d'une portion de chemin public*. — Le Conseil d'Etat a jugé implicitement par ses deux décisions des 14 mai 1858 et 24 novembre 1859, qu'une indemnité était due aux communes pour dé-

possession d'une partie de chemin vicinal, incorporée à la gare d'un chemin de fer, et il a décidé que la fixation de cette indemnité, appartenait en vertu de la loi du 3 mai 1848 à l'autorité judiciaire, la même jurisprudence résultait de l'arrêt du 1er mai 1848 commune de Péxiora.

Les Compagnies ont elles mêmes spontanément consenti à payer des indemnités, dont le règlement avait lieu par le jury, pour des parties de rues incorporées au chemin de fer, comme nous le voyons pour la traversée du chemin de fer du Midi, dans la ville de Moissac, d'après les arrêts du Conseil, du 8 décembre 1859 et 15 février 1865.

Ceci n'est point contradictoire avec ce que nous indiquions tantôt, à savoir qu'il n'était pas dû d'indemnité pour le déplacement d'un chemin public, et que les parties n'avaient point à se régler entr'elles à raison des terrains pris et rendus. La règle que nous avons posée, est applicable lorsqu'il s'agit de donner à deux routes juxtaposées ou se confondant sur un point, les développements nécessaires à leur destination comme voies publiques ; les mesures doivent être prises pour que toute satisfaction soit donnée pour leur fonctionnement. et dès qu'il est assuré, il n'y a pas à rechercher qu'elle est l'étendue plus ou moins grande du sol qui a été consacré à chacune d'elles comparativement à la superficie primitivement occupée. Mais si un chemin vicinal ou une route départementale, par une raison quelconque et notamment par suite de l'établissement d'une

gare sont déclassés et que ce sol départemental ou communal devienne par suite une propriété privée pour le département et la commune, le déclassement ayant eu lieu non point, par simple déplacement d'assiette du chemin, mais par la suppression complète de ce chemin, ce sol est rentré dans le domaine privé départemental ou communal, et la Compagnie concessionnaire en doit compte à la caisse communale ou départementale, puisqu'elle prend à la commune ou au département leur terrain, sans leur donner ou rendre rien en échange.

Dans ce cas, la demande en indemnité ne peut être portée devant les tribunaux administratifs. Lorsqu'une commune n'établit pas devant le Conseil de Préfecture et ne soutient pas devant le Conseil d'Etat, que le chemin dont-elle prétend qu'une Compagnie du chemin de fer, s'est emparée pour y établir la voie ferrée, est un chemin classé comme vicinal, sa demande ne peut être appréciée que par les autorités, qui d'après la loi du 3 mai 1841, doivent ordonner la dépossession et régler l'indemnité due aux propriétaires dépossédés ; par suite le Conseil de Préfecture est incompétent pour en connaître. (Conseil d'Etat, 29 mars 1860, chemin de fer de l'Ouest, contre commune d'Arnières et autres).

223. *Déplacement d'un chemin appartenant à un particulier.* — Le simple déplacement d'un chemin privé appartenant à un particulier, donnera au contrai-

ra toujours lieu à une indemnité. En effet si l'administration peut autoriser dans un intérêt public le déplacement d'une voie publique et l'affectation, moyennant rétablissement de ce chemin de l'ancien sol, à une nouvelle voie publique de terre ou de fer, elle ne peut disposer en vertu de ses pouvoirs de voirie de la propriété d'un simple particulier, que cette propriété ait reçu de la volonté de ce dernier la destination de chemin à son usage exclusif ou de terre cultivée. De sorte que dès que le sol d'un chemin appartenant à un particulier sera occupé pour l'établissement d'un chemin de fer, il sera dû au propriétaire de ce chemin une indemnité pour cette dépossession. De plus, si par suite de la suppression de ce chemin, le reste de la propriété subit une dépréciation ou un dommage, de deux choses l'une, ou la Compagnie pour éviter de payer une indemnité à raison de ce, proposera de rétablir ce passage, ou elle ne fera aucune proposition à cet égard : dans ce dernier cas en fixant l'indemnité relative à la dépossession du terrain, on déterminera de plus la réparation du dommage causé au reste de la propriété par suite de la modification de son régime qu'emporte avec elle cette dépossession. Si au contraire la Compagnie rétablit les communications par des travaux spéciaux, elle devra payer les terrains nécessaires pour la création de la nouvelle voie, et en réglant l'indemnité due pour la dépossession de l'ancienne voie, le juge dans le règlement de l'indemnité de dépossession, prendra en considération les conditions de viabilité et de facilité de

parcours que présentera la nouvelle voie pour la partie du domaine restant à l'exproprié.

La nécessité pour la Compagnie de ne se mettre en possession des parties supprimées du chemin privé, qu'après cession volontaire, ou expropriation, fait que les débats sur les inconvénients ou avantages que peut présenter la nouvelle voie, se produisent toujours au moment du règlement amiable on judiciaire du prix, et pour les chemins privés, il devient beaucoup moins intéressant de rechercher en pratique qu'elles sont les conditions accompagnant leur rétablissement, qui pourraient motiver plus tard une indemnité.

Le Conseil d'Etat, a même jugé le 26 août 1858, (Crispon, contre chemin de fer du Midi), que l'orsqu'un chemin dont le sol appartient à un particulier, a été coupé par une voie de fer, ce particulier ne pouvait porter devant les tribunaux administratif une demande en indemnité pour dommages accessoires résultant de ce fait par exemple le changement de direction, l'allongement de parcours, les difficultés de circulation résultant de l'établissement des rampes et de la traversée de passage à niveau, et qu'il n'appartenait qu'au jury d'expropriation de régler l'indemnité due tant pour l'expropriation du sol du chemin que pour les dommages accessoires.

Pour les chemins publics ces difficultés se présentent au contraire très fréquemment devant les tribunaux administratifs, après l'exécution des travaux, et nous

les étudier en faisant un dépouillement de la ju-
idence en ces matières.

M. ***Déplacement d'un chemin public, réclama-***
d'un riverain. — Si un particulier se plaint, non
de ce que un chemin lui appartenant a été dévié,
pprimé, mais de ce que un chemin public dont il
vait pour la desserte de son héritage, a été modifié
l'établissement d'un chemin de fer, et s'il prétend
en résulte pour lui un préjudice dont il veut ob-
réparation ; son action doit être portée devant les
iaux administratifs. (Conseil d'Etat, 28 décembre
chemin de fer de Paris à Lyon, contre Belin
isier ; 26 août 1858, Crispon).

5. ***Remaniement du système général de via-***
d'un quartier ; maintien des accès sur la voie
ue. — Les propriétaires de la presqu'île de Per-
à Lyon, dont le système général de viabilité avait
mplètement modifié à la suite de l'établissement
lieux d'une gare et de travaux accessoires exé-
par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditer-
, avaient formé une demande en indemnité
la Compagnie et la ville. A la suite de divers in-
s de procédure dont il n'y a pas lieu de rendre
e ici, les experts ont constaté d'un commun ac-
dans la presqu'île de Perrache, quatre causes de
ciation pour les immeubles de ce quartier ; savoir :
construction de la gare de Perrache, dont les

remblais coupent la presqu'île et interceptent trois des huit rues longitudinales, en transformant le cours Charlemagne en un tunnel sous la gare ; 2° les remblais exécutés pour la jonction des deux lignes de chemin de fer, et de l'interception par ces remblais de trois rues transversales ; 3° les grandes acquisitions de terrain faites par la Compagnie du chemin de fer qui diminuent la surface à bâtir ; 4° la suppression de la gare et de la ligne spéciale de Saint-Etienne, dont la conséquence a été l'extinction du commerce d'entrepôt dans la presqu'île.

Le Conseil de Préfecture du Rhône, en présence de ces conclusions des experts et alors que les immeubles des requérants, conservaient tous un libre accès à la voie publique et étaient situés à une distance souvent considérable des travaux, a jugé que la perte de ces avantages pour les terrains de la presqu'île de Perrache ne pouvait être considérée comme un dommage de nature à donner droit à une indemnité à raison de l'exécution des travaux publics contre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon. Le Conseil d'Etat a sanctionné cette décision le 9 août 1870, au rapport de M. de Rambateau et sur les conclusions de M. Bayard

226. *Dommages résultant du déplacement de chemins publics par suite de l'allongement de parcours.*— Une voie publique est modifiée ou déplacée pour l'établissement d'un chemin de fer par l'administration qu

a dans ses attributions la surveillance de la voirie, et le droit de réglementer ces modifications. Le pouvoir supérieur d'arbitrage conféré au ministre pour ces déplacements et modifications, exclut toute action en indemnité de la part des départements et des communes, à raison des allongements de parcours qui rendraient les communications plus longues et plus difficiles. (Conseil d'Etat, 26 août 1858, Crespon contre chemin de fer du Midi; 1er septembre 1858, chemin de fer du Nord, contre commune de Bergues ; 20 mars 1862, chemin de fer des Carmaux ; 8 février 1864 commune d'Arnouville ; 23 février 1870 chemin de fer d'Orléans. 5 juillet 1871 dame Lavène. *Sic* MM. Aucoc *Conférences*, t. 3, p. 172, n° 1101 ; Blanche, *Contentieux des chemins de fer*, n° 56, p. 101 ; Dalloz, v° *Voirie par chemins de fer*, n°s 143 et 162. Implicitement dans le même sens, Cour de Cassation, 20 janvier 1858, au rapport de M. Pascalis, chemin de fer de l'Est, contre Viry ; Paris, 24 juillet 1857, chemin de fer de Lyon à Genève).

227. *Allongement de parcours des passages dus à des particuliers.* — Lorsque le chemin de desserte d'une propriété interceptée par suite de l'établissement d'un chemin de fer, a été remplacé par un autre chemin, le propriétaire lors même que ce nouveau chemin présente une augmentation sensible de parcours, n'est pas fondé à réclamer une indemnité. (Conseil d'Etat,

28 décembre 1854, chemin de fer de Paris à Lyon, contre Belin Menassier).

Jugé encore qu'il n'est pas dû d'indemnité à un particulier, qui antérieurement à l'établissement du chemin de fer, exploitait des fours à platre et une carrière communiquant ensemble au moyen d'un chemin établi sur un sol qui ne lui appartenait pas, lorsque la Compagnie du chemin de fer pour l'exécution de ses travaux a changé la direction de ce chemin, en a allongé le parcours et a augmenté les difficultés de la circulation sur ce chemin en lui faisant traverser la voie ferrée construite à cet endroit en remblais, au moyen d'un passage à niveau et de deux rampes, l'une de 0,03 par mètre, l'autre de 0,04. (Conseil d'Etat, 26 août 1858, Crispon contre chemin de fer du Midi).

228. *Dommages résultant du déplacement de chemins publics, par suite d'aggravation des charges d'entretien.* — Il a été également reconnu par les motifs que nous avons prudemment déduits, qu'aucune indemnité ne pourrait être réclamée lorsque les modifications de parcours aggravent les dépenses d'entretien à la charge des administrations départementales ou communales. (Conseil d'Etat, 8 février 1864, commune d'Arnouville ; Conseil d'Etat, 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans).

On a trouvé bien rigoureuse la jurisprudence qui refuse toute indemnité aux administrations publiques à raison des modifications apportées aux chemins dépen-

dant de leurs services par l'établissement des chemins de fer. Lorsqu'il s'agit d'un simple allongement de parcours qui ne modifie pas sensiblement les dépenses d'entretien, ou de substitution de rampes et de pentes à des voies de niveau, qui ne font que rendre la traction plus difficile pour ceux qui fréquentent ces voies, il semblerait peu équitable de battre en quelque sorte monnaie sur ces derniers, pour subventionner les caisses publiques, et de forcer une Compagnie à verser des fonds dans une de ces caisses, par le motif que des voyageurs auraient à faire un parcours plus long, ou à pratiquer plus difficilement des rampes ou plus dangereusement des pentes, sans que la caisse du service de cette voie ait à supporter un excédent de dépenses ; mais lorsque le nouveau parcours, ou les travaux sur les portions déviées, sont de telle nature qu'ils imposent un excédent notable de dépenses pour l'entretien, il y a là une modification d'un droit acquis, un préjudice direct, formel, matériel et très-bien appréciable, qu'il paraitrait juste de prendre en considération. Au lieu d'un parcours de 8 à 10 mètres courant de chemin que la caisse communale ou départementale, avaient à entretenir dans des conditions les plus normales, le chemin de fer, coupant la route dans des conditions de niveau qui ne permettent de passer ni au dessus ni au dessous ni à niveau, fait subir à la voie de terre une inflexion qui ne lui permet de relier les deux tronçons, qu'après un circuit assez long pendant lequel il y aura à traverser des accidents de terrain et même des cours

d'eau, qu'on ne pourra franchir qu'au moyen de ponts et de travaux d'art. L'entretien de ces travaux plus encore que celui de la chaussée prolongée vont causer au service de la voie, des dépenses qui peuvent être excessivement élevées, or cette charge est imposée au détriment d'un droit acquis au profit seul de la Compagnie du chemin de fer, pourquoi devra-t-elle peser exclusivement sur le service de la voie qui n'en peut d'avantage ?

M. Aucoc, *Conférences*, t. 3, n° 1389, page 480, pense « qu'on n'aurait en rien contredit ni les termes, ni l'esprit du cahier des charges, et qu'on se serait conformé davantage à l'équité en décidant que la commune pouvait avoir droit à indemnité, non pas dans tous les cas de déplacement ou de modification d'inclinaison des rampes, mais dans le cas où la longueur du nouveau chemin lui imposait, pour l'entretenir, une charge plus considérable que celle qu'elle avait à supporter avec l'ancien chemin ». Mais je dois reconnaître que cette opinion qui paraîtrait conforme aux principes de justice, en même temps qu'elle concilierait tous les intérêts est contraire à la jurisprudence constatée par M. le président Aucoc, lui-même, par les arrêts du Conseil qu'il cite à la date du 20 mars 1862, chemin de fer de Carmaux ; 8 février 1864 commune d'Arnouville, 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans ; 20 mars 1874, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

229. *Par suite de gêne à la circulation.* — Il n'est pas dû d'indemnité à raison du déplacement des chemins publics, par suite de l'établissement d'un chemin de fer, bien que ce déplacement apporte de la gêne à la circulation par suite de l'inclinaison des rampes ou du faible rayon des courbes. (Conseil d'Etat, 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans).

230. *Par suite de la modification des pentes et courbes.* — Le dommage consistant dans une faible augmentation des pentes des chemins modifiés, et dans la modification des courbes, alors même qu'il en résulterait quelque augmentation dans la durée des voyages, ne peut donner ouverture à un droit à indemnité. (Conseil d'Etat, 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans; 13 juin 1873, Barnoie contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

231. *Par suite de l'exhaussement de la rampe d'accès d'un chemin.* — L'exhaussement à 0m12 par mètre de la rampe d'un chemin public, par suite du raccordement dudit chemin avec le nouveau sol donné à une route nationale à la suite de l'établissement d'un chemin de fer, lorsque les travaux ont été régulièrement prescrits et approuvés, ne peut donner lieu à indemnité au profit de la commune. (Conseil d'Etat, 20 mars 1874, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre ville de Cannes).

232. *Par suite du danger du parcours dans l'intérieur des clôtures de la Compagnie.* — Une Compagnie de chemin de fer qui a déplacé des chemins publics, conformément aux plans approuvés par l'administration, ne peut-être soumise au payement d'une indemnité, à raison des dangers que présenterait pour la circulation le nouveau tracé du chemin dévié, qui aurait été renfermé en partie dans l'intérieur des clôtures du chemin de fer. (Conseil d'Etat, 20 mars 1862, chemin de fer des Carmaux).

233. *Par suite de l'établissement de viaducs et des difficultés que ces travaux apportent à la circulation.* — Lorsque les travaux de déviation, déplacement ou modification des voies publiques exécutés par une Compagnie et dont se plaint une commune, ont été autorisés régulièrement par l'administration, il ne peut être alloué d'indemnité pour la gène dans la circulation qui résulterait de l'existence des viaducs, même s'ils ont été établis dans de mauvaises conditions, pour le service de ces chemins. (Conseil d'Etat, 20 mars 1862, chemin de fer des Carmaux. M. Dalloz, *Répertoire*, v° *Voirie par chemin de fer*, n° 143).

234. *Dommage causé à des riverains par suite du retrécissement d'une rue.* — Les chemins de fer dans la traversée des villes en longeant certaines rues, peuvent parfois empiéter sur le sol de ces rues et en retrécir la largeur. Les propriétaires riverains de ces rues, du côté opposé au chemin de fer, peuvent-ils réclamer

une indemnité en se plaignant des dommages que leur causerait ce retrécissement et surtout de la gène qu'ils éprouveraient pour la circulation avec voitures? Le Conseil d'Etat a refusé toute indemnité en pareil cas dans des circonstances ou la Compagnie avait acquis de la ville les terrains empruntés sur la rue et payé à la ville le prix dû pour dépossession de ces terrains. (Conseil d'Etat, 8 décembre 1859, chemin de fer du Midi contre Tournon et consorts de Moissac; 14 février 1861, chemin de fer du Midi contre Desclaux de Moissac, l'un et l'autre au rapport de M. Pascalis).

235. *Passage à niveau*; *dépossession de terrain*. — Lorsqu'une partie de route vicinale ou départementale est convertie en un passage à niveau, il ne saurait être dû à raison de cette mesure, d'indemnité à la commune pour dépossession de terrain. (Conseil d'Etat, 20 mars 1862, chemin de fer de Carmaux; 1er mai 1858, commune de Pexiora; 14 août 1865, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre commune de Fréjus (Var).

236. *Gêne à la circulation*. — Ni pour gène dans la circulation. (Conseil d'Etat, 26 août 1858 Crispon; 20 mars 1862, chemin de fer des Carmaux; 20 juin 1873, chemin de fer d'Orléans contre Deslys. M. Dalloz *Répertoire* v° *Voirie par chemin de fer*, n° 143).

237. *Chaussée donnant accès à un pont à péage*

coupé par un passage à niveau. — La chaussée qui donne accès sur la voie gauche du Rhône, au pont de Donzère, bien qu'elle fasse partie du chemin de grande communication n° 8, a été construite par le concessionnaire du pont, en exécution du cahier des charges de sa concession. Cette chaussée a été coupée à 32 mètrès environ de la première culée du pont, par le chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, et un passage à niveau a été établi au point de rencontre des deux voies. Ces modifications apportées à l'accès du pont de Donzère, présentent des inconvénients graves pour la circulation des voitures et des bestiaux, et causent en conséquence au concessionnaire un dommage dont il a été décidé qu'il pouvait poursuivre la réparation contre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ?

Ce dommage consistant dans la diminution du produit annuel du droit de péage, doit être réparé par l'allocation d'une indemnité annuelle représentative de la moyenne, par année, des diminutions de revenus subies et à subir par le concessionnaire, depuis le jour où ont été posées les barrières du passage à niveau sur la chaussée d'accès du pont de Donzère, jusqu'au terme de la concession du droit de péage établi sur ce pont. (Conseil d'Etat, 19 décembre 1868, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. M. Aucoc, *Conférences*, n° 969, t. 3, p. 50).

238. *Traversée de la voie publique au moyen d'un*

pont; privations de jours et de vues. — L'établissement des ponts sur les voies de terre, pour le passage des chemins de fer, prive parfois les propriétés riveraines des jours et des vues, dont-elles jouissent et peut modifier les conditions d'habitation de ces maisons en y entretenant une humidité nuisible et dangereuse ; suivant les circonstances, c'est-à-dire suivant que ce dommage sera plus ou moins réel et appréciable une indemnité pourra être accordée ou refusée. Le Conseil d'Etat le 10 décembre 1857, chemin de fer de Lyon, dans une espèce ou il avait été construit au pont biais, sur une route nationale, formant quai de la ville de Vienne, à une distance de 3m.50 d'un côté, et de 8 mètres de l'autre, de la maison d'un voisin et au niveau du deuxième étage de cette maison ; a reconnu que la construction de ce pont, avait eu pour effet de changer les conditions de salubrité et d'habitation de cette maison en la privant de jour et de l'air, et par suite lui avait causé un dommage direct et matériel, dont-il était dû réparation. Le Conseil d'Etat a encore consacré le droit à indemnité dans une espèce analogue, par son arrêt du 25 mars 1867, chemin de fer du Midi.

D'un autre côté M. Puyo, se plaignait de ce qu'un viaduc construit dans un même but, lui avait causé des dommages de même nature. Ce viaduc construit dans la traversée de Morlaix, par le chemin de Rennes à Brest, était établi transversalement à un quai et une ruelle où se trouvait la maison Puyo. Cet ouvrage était formé de deux rangs d'arches ; les arches inférieures

ayant une ouverture de 13 mètres 47, et une hauteur libre de 19 mètres 86, sous clef ; les arches supérieures ayant un diamètre de 15 mètres 50, avec une hauteur sous clef de 32 mètres 35. La pile du viaduc qui touchait la maison Puyo, était construite en retraite d'environ 2 mètres, sur la façade principale de cette maison dont le pignon sud se trouvait par suite dégagé, et à une distance de la façade nord de la pile, de 3 mètres dans le haut et de 2 mètres dans le bas. En outre la corniche supérieure de ladite maison, était à la hauteur du cordon de la naissance des voutes de l'étage inférieur du viaduc. Le Conseil par arrêt du 10 mars 1865, déclare qu'en admettant que les causes du dommage existent telles quelles sont alléguées, le préjudice qui en résulterait n'était pas de nature dans l'espèce à ouvrir un droit à indemnité.

Le droit à indemnité a encore été refusé à un propriétaire qui dans les mêmes circonstances se plaignait de ce que l'établissement d'un pont sur un cours d'eau privait sa maison de la vue d'une citadelle et d'un coteau. Ce pont avait été établi à 5 mètres 50 de distance de la maison et de niveau avec les premier et deuxième étages. (Conseil d'Etat, 25 mars 1867, chemin de fer du Midi).

239. *Abaissement ou exhaussement du sol des voies modifiées le long des propriétés riveraines.* — En modifiant le niveau et la direction des routes, aux abords de la traversée des chemins de fer, on change

parfois profondément les conditions des immeubles voisins, dont les accès deviennent plus ou moins difficiles, dont les jours sont parfois génés, dont l'habitation peu devenir même moins saine. En pareil cas il n'y a qu'à se reporter aux règles suivies dans les circonstances analogues pour les modifications apportées aux voies de terre par suite de changement de direction ou de rectification. Le but de la modification qui est spécialement pour nous la traversée d'un chemin de fer, ne pouvant modifier ces règles. Nous n'entrerons pas ici dans leur développement ce serait faire une étude générale, sur une partie de la voirie, ce qui n'est point dans notre cadre. Bornons nous à remarquer que l'administration a toujours été tenue de réparer les préjudices réels et sérieux de diverses natures, causés aux immeubles voisins par l'abaissement ou l'exhaussement du sol des voies publiques ; une indemnité n'est refusée que si les lieux quoique modifiés laissent les riverains dans des conditions identiques à celles dans lesquelles ils se trouvaient avant les travaux, ou si les travaux apportent un avantage égal ou supérieur aux inconvénients qu'ils peuvent occasionner. Les décisions en ces matières d'où nous tirons les principes que nous venons de poser sont trop nombreuses pour que nous entreprenions de les indiquer. Nous nous bornons à citer les suivantes intervenues à la suite de remaniements des voies publiques aux abords des chemins de fer ; 30 mars 1854, chemin de fer de Marseille à Avignon contre Nègre et Merme ; 14 février 1861, chemin de fer du

Midi contre Bruel ; même jour, chemin de fer du Midi contre Olivier ; 3 juillet 1861, Delbert ; l'arrêt du 30 août 1870, Bizet, en repoussant la demande par des circonstances de fait, admet le principe de l'indemnité, si le dommage est justifié ; l'indemnité a été refusée notamment les 18 mars 1865, Doze ; et 8 août 1865, Bernard.

240. *Diminution de valeur des propriétés riveraines par suite de l'établissement d'un remblai sur un chemin modifié.* — Le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, rencontre un chemin vicinal de Chatellerault à Targé, sur un point de son parcours ; pour maintenir le passage sur ce chemin, l'administration à fait construire un pont sur rails, en établissant aux abords de ce pont des rampes d'accès ; ces travaux de remblais ont ébranlé le mur de clôture d'une propriété voisine, nécessité le déplacement d'une porte et l'établissement d'une rampe d'accès intérieure. Il a été accordé par le Conseil de Préfecture, une indemnité pour réparation de ces dommages ; mais le propriétaire a soutenu de plus que par suite de l'établissement de cette rampe en remblai du chemin vicinal devant sa propriété, celle-ci se trouvait en contrebas, et ne pouvant plus servir de sol à bâtir, avait perdu une portion notable de sa valeur ; pour cette dépréciation de son terrain le Conseil de Préfecture a alloué une seconde indemnité. Le ministre des travaux publics s'est pourvu contre cette seconde disposition de l'arrêté, et le Conseil d'Etat,

considérant qu'il n'est point justifié que ce dernier dommage soit direct et matériel, et qu'aucune loi n'impose à l'Etat l'obligation de réparer les dommages qui pourraient avoir été causés indirectement par les travaux qu'il effectue pour le service public, annule sur ce chef l'arrêté qui lui est déféré (Conseil d'Etat, 12 décembre 1851, Blain Maugis).

241. *Changement de tracé d'une route à la suite de l'établissement d'un chemin de fer ; perte de valeur d'une propriété ne pouvant plus être vendue comme terrain à bâtir.*—Il a été encore jugé, que le propriétaire qui se plaint de ce que le changement de tracé d'une route motivé par l'établissement d'un chemin de fer, entraine une dépréciation de son immeuble qu'il ne peut plus vendre comme terrain à bâtir, ne peut obtenir une indemnité de ce chef, ce préjudice ne pouvant être considéré comme direct et matériel (Conseil d'Etat 27 février 1862, Frohlich, au rapport de M. Pascalis).

242. *Exhaussement du sol de la voie publique ; connaissance des projets, antérieure aux constructions.* — Lorsque l'exhaussement du sol d'une voie publique, nécessité pour établir une rampe d'accès à un pont sur rails destiné à remplacer un passage à niveau, a causé un préjudice à une usine placée le long du chemin exhaussé en modifiant les accès de cet immeuble et le dépréciant, il est dû une indemnité. La Compagnie ne

pourrait se soustraire à cette action sous prétexte que au moment de la construction, les propriétaires de cet immeuble avaient eu connaissance du projet consistant à remplacer le passage à niveau par un pont sur rails, alors que les circonstances de fait établissent qu'au moment du commencement des constructions dont les besoins de l'industrie des riverains exigeait le prompt achèvement, le projet précité n'était pas arrêté entre les ingénieurs des divers services, et que ce n'est qu'après l'achèvement des constructions et l'installation de l'industrie qui devait y être transférée, que les travaux d'exhaussement de la voie publique ont eu lieu. (Conseil d'Etat, 11 juin 1868, chemin de fer de l'Est contre Paris et Cie).

243. *Perte d'industrie par suite du changement de tracé d'une route.* — Si le tracé d'une route est modifié, notamment par suite de l'établissement d'un chemin de fer, il n'est pas dû d'indemnité au propriétaire d'une auberge placée sur l'ancienne route et dont la clientèle est détournée par suite de ce changement de direction. (Conseil d'Etat, 27 février 1862, Frohlich, au rapport de M. Pascalis).

244. *Perte de clientèle et dépréciation de fonds de commerce par suite des travaux.*—Le Conseil d'Etat par une jurisprudence constante, juge que le dommage résultant de ce que par suite de la gène apportée à la circulation d'une rue, pendant l'exécution de travaux

publics faits dans cette rue, une partie de la clientelle d'un marchand en détail a été détournée de ses habitudes par l'allongement du parcours et le fond de commerce a subi une dépréciation, ne doit pas être considéré comme un dommage direct, donnant lieu à indemnité. (Conseil d'Etat, 6 avril 1856, Legras, contre ville de Paris; 19 avril 1854, Leballe; 26 avril 1855, Hebert; 4 avril 1861, Baudon; 31 août 1861, Chabaneau; 6 avril 1870, veuve Lebarge; 7 juillet 1870, Gendry; 11 mai 1872, Pelletier; 4 juillet 1872, Beaudoin). Il en a été jugé de même spécialement dans un cas où les travaux avaient été entrepris par une Compagnie de chemin de fer, pour remplacer un passage à niveau par deux viaducs. (Conseil d'Etat, 4 avril 1861, chemin de fer d'Orléans, contre Baudon).

245. *Gène momentanée apportée par les travaux à l'exercice d'une industrie* — S'il a été souvent décidé par le Conseil d'Etat en matière de voirie, que la gène momentanée que l'exécution des travaux de voirie entraine pour la circulation ou l'exercice d'une industrie, n'est pas susceptible de donner naissance au droit à indemnité; c'est que le plus souvent ces travaux qui n'ont d'autre but que d'améliorer les conditions de la circulation sur les voies publiques et de pourvoir à leur entretien, sont entrepris en définitive à la fois dans l'intérêt public et dans l'intérêt spécial et direct des riverains.

Mais cette raison de décider n'existe point lorsque la

gène à la circulation se produit à l'occasion de la construction d'un chemin de fer, ou pour l'exécution des travaux de raccordements qu'il faut exécuter sur les voies déviées et modifiées aux abords des chemins de fer.

Aussi voyons nous le Conseil d'Etat, décider que lorsqu'une gène a été apportée à la circulation sur le seul chemin conduisant à une usine par suite des travaux de construction d'un chemin de fer, si cette gène a rendu l'exploitation de cette usine presque impossible pendant quelque temps, l'usinier doit recevoir une indemnité. (Conseil d'Etat, 8 août 1872, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, contre Levier).

246. *Dommages causés par les difficultés d'accès à un magasin pendant les travaux.* — Il a été également décidé que la diminution des facilités d'accès à une maison par suite de l'abaissement de la voie publique, doit être considérée comme un dommage direct et matériel, donnant lieu à indemnité, non seulement pour le propriétaire, mais pour le locataire exploitant un magasin de détail, (Conseil d'Etat, 21 mars 1861, Cluzel, etc). et spécialement à raison de travaux faits dans une rue par une Compagnie de chemin de fer, pour remplacer un passage à niveau par un viaduc, il a été décidé que le Conseil de Préfecture avait justement alloué une indemnité à un marchand au détail à raison du dommage direct résultant pour ce marchand de la difficulté d'accéder à son magasin pendant l'exécution des

travaux faits, soit sur la voie publique, soit dans l'intérieur de la maison occupée par ce commerçant. (Conseil d'Etat, 4 avril 1861, chemin de fer d'Orléans contre Baudon).

247. *Suppression momentanée des voies d'accès à une usine par suite des travaux de construction d'une gare.* — Enfin il a été encore jugé que, lorsque l'établissement des voies ferrées provisoires, destinées au transport des remblais, a supprimé ou tout au moins rendu presque impratiquable, pendant un certain temps la principale voie d'accès d'une usine, et qu'il en est résulté un préjudice pour l'exploitation, il est dû une indemnité pour réparation de ce préjudice. (Conseil d'Etat, 13 juin 1873, Barnier, contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

248. *Travaux sur rues ; dommages pendant leur exécution.* — Par suite de l'éboulement d'un tunnel de chemin de fer et des travaux qui en ont été la suite dans une rue, la dame Avert a demandé des indemnités ; 1° pour dégradations survenues à sa maison ; 2° pour dépréciation de valeur de cette maison ; 3° pour pertes subies dans son débit de tabac et son commerce d'épiceries. La Compagnie discute le chiffre réclamé à raison des deux premiers chefs, elle prétend qu'il n'est rien dû pour le dernier, qui ne constituerait pas un préjudice direct et matériel. Arrêté du Conseil de Préfecture, confirmé sur pourvoi, qui alloue une somme pour les seuls

dommages matériels causés à la maison de la demanderesse. (Conseil d'Etat, 20 décembre 1860, Avert, contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

249. *Dommages par suppression de chemins publics non remplacés.* — Lorsqu'un chemin vicinal a été coupé sans que la Compagnie ait pourvu à son remplacement, il peut être dû une indemnité ; mais en pareil cas il ne peut être statué par le Conseil de Préfecture qu'après une expertise ayant pour objet de constater la réalité et l'importance du dommage. (Conseil d'Etat, 20 mars 1862, chemin de fer de Carmaux).

250. *Suppression des rues et places n'entrainant pas la suppression complète des issues.* — La suppression d'une place ou d'une route et leur transformation ne donnent pas lieu à indemnité lorsqu'elles laissent subsister les accès, quoiqu'ils soient moins faciles et moins avantageux. (Conseil d'Etat, 30 mars 1854, Phalipau ; 6 août 1852, Mathias ; 23 février 1861, Lallart ; 27 février 1862, Frohlich). L'avantage que le propriétaire trouve à être riverain d'une rue ou d'un chemin qui a plusieurs issues, ne pouvant être considéré comme constituant un droit acquis. (M. Aucoc *Conférences* t. 3, p. 171, nº 1100).

251. *Suppression de l'ancienne avenue d'une gare sans privation d'accès sur la voie publique.* — Lorsque

par suite des travaux exécutés pour le déplacement d'une gare, l'ancienne avenue de la gare a été interceptée à l'une de ses extrémités, si malgré cela la maison d'un riverain n'a pas été privée de ses accès sur cette voie publique, dont le niveau n'a pas été modifié, si la largeur du nouveau chemin est suffisante pour permettre la circulation des voitures dans toute sa longueur, et assurer ainsi les communications entre la maison et la ville ; la dépréciation que cette maison a pu éprouver n'est pas de nature à donner droit à une indemnité. (Conseil d'Etat, 23 juillet 1875, Eynard contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

Cette décision est conforme à la jurisprudence générale du Conseil d'Etat ; même en dehors des matières qui nous occupent spécialement, il a été plusieurs fois jugé que le fait d'avoir intercepté et supprimé l'une des deux issues d'une voie publique même dans l'intérieur des villes, ne constitue pas un dommage direct et matériel susceptible de donner naissance au droit à une indemnité. (21 janvier 1855, Veyret ; 4 avril 1856, Darnis ; 26 août 1858, Crépon ; 5 mai 1859, Hubie ; 4 mai 1870, Hebert ; 9 août 1870, Cambuzat ; 14 août 1871, dame Tessier).

Voyez toutefois en sens contraire. (Conseil d'Etat, 27 janvier 1865, Ducoudré ; 3 juin 1869, Limozin).

252. *Suppression d'un des deux accès sur la voie publique.* — Jugé cependant que, lorsque les travaux

d'établissement d'un chemin de fer, ont eu pour effet en interceptant sur une partie de sa largeur, le chemin d'exploitation, réservé sur l'emplacement d'un ancien chemin public, de supprimer sur ce chemin l'accès aux voitures d'un bâtiment d'exploitation rurale appartenant à un riverain, dont le service se faisait antérieurement par cette voie, bien que le bâtiment eut accès sur un autre chemin ; la suppression de cet accès est de nature à donner lieu à l'allocation d'une indemnité au profit de ce riverain. (Conseil d'Etat, 23 juillet 1875, chemin de fer du Midi, contre Calvit).

253. *Aqueduc ; insuffisance pour passage.* — Dans un cas ou il s'agissait non point de la suppression d'un passage, mais de l'insuffisance du passage rétabli, par son arrêt du 4 juillet 1872, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, contre commune de Thenissey, le Conseil tend à déclarer qu'il ne serait pas dû d'indemnité. Dans cette espèce, une commune se plaingnait de ce qu'un passage sous voie construit lors de l'établissement de la ligne, et dans le but direct d'assurer l'écoulement des eaux interceptées par la voie, et de servir en même temps à la circulation concurremment avec un passage à niveau, était impropre à cette double destination par suite de l'insuffisance de l'écoulement des eaux dans ce passage et le caniveau qui y faisait suite, et de l'accumulation de sable et de détritus qui s'y produisait. Mais l'arrêt ajoute, ce qui lui fait perdre l'importance qu'il pourrait avoir comme précédent, que lors de la construction

de ces ouvrages et au moment de l'enquête, il avait été tenu compte de ces travaux dans le règlement des dédommagements, auquel le commerçant pouvait avoir droit par suite de l'établissement de la ligne ; que ces travaux avaient été reçus par la commune qui avait pris à charge leur entretien ; et que, dans tous les cas, l'action de la commune avait été dirigée contre la Compagnie, alors qu'elle aurait dû être dirigée, s'il y avait lieu, contre l'Etat auteur de ces travaux, qui remis à la commune n'avaient pu être pris en charge par la Compagnie et engager sa responsabilité.

254. *Modifications des accès établis lors de l'expropriation ensuite de conventions entre le propriétaire et la Compagnie.* — A la suite de la destruction d'une partie de route nationale, par le débordement d'une rivière, l'Etat a fait procéder à la reconstruction de cette route, en la déplaçant et en l'appuyant sur un remblai d'un chemin de fer. Ces travaux ont eu pour effet de rendre très difficiles les accès qui avaient été ménagés à une usine en exécution des conventions intervenues avec son propriétaire, lors du règlement des indemnités qui lui étaient dues, pour occupation des terrains nécessaires à l'établissement de la voie ferrée. Dans ces circonstances l'usinier subit un préjudice dont il est fondé à demander la réparation à l'Etat. (Conseil d'Etat, 9 février 1872, Giron).

255. *Suppression d'une servitude de passage concé-*

dée.—Au moment de la construction du chemin de fer, un passage a été consenti à un propriétaire pour communiquer entre les diverses parties de son domaine, ultérieurement la Compagnie concessionnaire, par suite de rectifications opérées sur la voie ferrée, supprime ce passage, il est dû une indemnité au propriétaire et à défaut d'accord sur le chiffre, comme il ne s'agit point de l'expropriation d'un fond, ni d'un dommage causé au riverain sur sa propriété, mais de difficultés sur l'exécution d'un contrat et de dommages-intérêts dus à raison de son inexécution, ce n'est ni au jury, ni aux Conseils de Préfecture, mais aux tribunaux civils qu'il appartient d'en connaître. (Cour de Cassation, rejet, 2 février 1859, chemin de fer de Lyon contre Flotard). Par application des mêmes principes ce serait la même juridiction qui serait compétente, si au moment de la construction un passage avait été donné par la Compagnie à un riverain, sur un chemin existant dans un autre propriété, et que ce riverain, privé de ce passage par l'opposition de celui chez qui on le lui aurait concédé, demanda un autre passage ou des dommages-intérêts pour privation du droit qui lui aurait été concédé. (Cour de Cassation, rejet, 30 janvier 1860, préfet de la Creuse contre Leblois).

256. *Modification des plans ; dommages.* — Aux termes de l'article 3 du cahier des charges, les Compagnies ont la faculté, avant comme pendant l'exécution de proposer aux projets approuvés, les modifications

qu'elles jugeraient utiles ; ces modifications ne peuvent être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure. Et ajoutons, sauf indemnité, si elles causent un préjudice aux tiers. La Cour de Colmar a jugé le 20 février 1840, que l'autorité judiciaire ne pouvait connaître d'une demande en annulation d'une modification autorisée, il est impossible de ne pas être de son avis sur ce point ; mais l'arrêt ajoute que l'autorité judiciaire devra connaître des indemnités résultant des dommages qu'occasionnera cette modification. Cela ne peut-être admis d'une manière générale, il faut dire que la demande en indemnité, sera en pareil cas portée devant le tribunal compétent, suivant la nature du dommage. En effet, si cette modification entrainait une dépossession foncière, les tribunaux administratifs ne pourraient connaître de la réparation du préjudice, mais ils seraient compétents s'il ne s'agissait que d'apprécier des dommages résultant de nouveaux travaux ordonnés sans expropriation.

257. *Suppression d'un pont sans décision administrative préalable.* — Si une Compagnie de chemin de fer détériore un pont, mettant en communication les parties d'une voie publique, sans l'autorisation préalable de l'administration, les demandes en dommages intérêts, que peut intenter la commune propriétaire de la rue sur laquelle se trouvait ce pont, ne peuvent être portées devant les tribunaux administratifs. Alors même, que à la suite de ces dégradations, ce pont présen-

tant des dangers, l'autorité publique en aurait ordonné la démolition à raison des dangers que présentait cet ouvrage. (Conseil d'Etat, 17 mars 1859, chemin de fer de l'Ouest contre Martell).

258. *Dommages causés par le déplacement d'un passage à niveau.* — Si un riverain se plaint de ce qu'un passage à niveau ayant été déplacé, il en résulte pour lui un dommage motivant une indemnité, sa demande doit-être portée devant le Conseil de Préfecture et non devant les tribunaux civils, il importerait peu que ce déplacement fut contraire aux plans primitifs, si d'ailleurs il résulte de décisions du ministre et d'arrêtés du préfet, que ces modifications ont été approuvées par l'autorité supérieure et que les travaux qui en ont été là conséquence, font partie intégrante du chemin de fer. (Cour de Cassation, 26 juin 1866, chemin de fer d'Orléans contre Sandral ; et Toulouse 27 juin 1867, mêmes parties après renvoi de cassation).

259. *Suppression d'un passage à niveau conduisant à un puits ; obligation de créer un nouveau puits.* — Si l'allongement de parcours auquel est soumis par suite de la suppression d'un passage à niveau, un propriétaire tant pour le service général de sa propriété, que pour se rendre à la ville voisine, ne constitue pas un dommage direct et matériel, donnant lieu à une indemnité ; il n'en est pas de même, si cette suppression a pour résultat d'obliger ce propriétaire à parcou-

rir mille mètres environ, au lieu de trois cents pour atteindre un puits sur lequel des titres de propriété lui confèrent un droit de servitude et où il puise l'eau nécessaire à ses besoins journaliers et à son exploitation. Dans ces circonstances ce propriétaire se trouvant dans la nécessité de faire établir un puits dans sa propriété, éprouve un dommage qu'il appartient au Conseil de Préfecture d'apprécier (Conseil d'Etat, 5 juillet 1871, dame Lavène contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

260. *Substitution d'un passage sous rails à un passage à niveau.* — A la suite d'une décision du jury, qui a fixé l'indemnité due à un propriétaire dépossédé sur le vu de plans mentionnant un passage à niveau pour le service des parcelles restant à l'exproprié, la Compagnie dument autorisée, a remplacé le passage à niveau par un passage sous rails. Le propriétaire se plaint que cette substitution contraire au contrat formé devant le jury est dommageable et il demande une indemnité devant les tribunaux administratifs ; cette demande étant rejetée par le Conseil de Préfecture, il la reproduit par suite de pourvoi devant le Conseil d'Etat, qui la rejette également, mais par une appréciation de faits dont il résulte qu'il n'y a pas lieu à indemnité, parcequ'il n'y aurait pas eu de dommage causé par ce changement, et que la situation aurait été même améliorée. La substitution d'un passage d'un abord facile et constamment ouvert aux piétons, aux animaux et aux voitures vides

et légères, quelque fut l'insuffisance de ses dimensions pour les voitures chargées, en l'état du voisinage d'un autre passage distant de 25 mètres, étant plus avantageuse que l'ancien passage à niveau situé à l'entrée d'une gare, fréquemment fermé pour les manœuvres des trains et des machines, et auquel on accédait par une courbe raide et par une pente de plus de deux mètres (Conseil d'Etat, 26 février 1870, Bayron contre Compagnie d'Orléans).

261. *Déplacement des chemins publics ; inexécution des prescriptions administratives.* — Une indemnité est due au service des chemins déviés par le chemin de fer, si dans l'exécution des travaux on ne s'est pas conformé aux prescriptions imposées par l'administration supérieure pour les déplacements et modifications des anciennes voies publiques (Conseil d'Etat, 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans), à moins que le service du chemin dévié ne l'eut reçu et accepté sans réclamation ; mais cette réception pour produire des effets légaux devrait être régulière (même arrêt).

262. *La modification régulièrement ordonnée aux plans primitifs des viaducs, ne donne pas lieu à indemnité si elle ne modifie pas leurs demensions.* — La ville de Montluçon se plaignait de ce que les dimensions d'un viaduc sous rails, établi lors de la construction du chemin de fer de Montluçon à Moulins, sur la rue dite de Bretonny pour le passage des piétons et bestiaux,

après avoir été fixées par décision ministérielle, avaient été changées sans enquête préalable, et elle demandait la suppression des travaux exécutés, ou tout au moins une indemnité pour la réparation du préjudice qui lui aurait été causé. La Compagnie répondait que les travaux autorisés par les dernières décisions administratives, n'avaient porté aucune modification à la longueur, à la largeur, et à la hauteur sous poutres du viaduc de la rue de Bretonny, que la modification n'ayant consisté que dans l'exhaussement des murs en aile, pour permettre de prolonger le tablier, cette amélioration pouvait être autorisée par le ministre sans recours contentieux possible et qu'une enquête n'était pas nécessaire. Arrêt du Conseil du 20 novembre 1874, qui rejette la demande de la ville de Montluçon et déclare que le préjudice dont elle se plaint, n'est pas de nature à lui ouvrir droit à indemnité par la voie contentieuse.

263. *Indemnité pour malfaçons dans les travaux effectués sur les parties de chemins rectifiés.* — Le Conseil d'Etat a déclaré dans son arrêt du 17 janvier 1867, au profit de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et à l'encontre du sieur Bréon Guérard, qu'une Compagnie ne pouvait pas être tenue d'indemniser un propriétaire riverain d'un chemin communal rectifié, alors que la chute d'un pont établi sur ce chemin avait pu causer une gène à ce propriétaire, dans le cas où la commune aurait reçu ce chemin ; mais il est à remarquer que dans l'espèce la rectification avait été faite par

l'Etat, de concert avec la commune, au moment de la construction de la voie ferrée, et que la Compagnie substituée ensuite à l'Etat, en recevant ces travaux et les transmettant à la commune qui en avait accepté la rétrocession, ne pouvant être tenue des malfaçons qui ne lui étaient pas imputables. L'action dirigée contre la commune devait être repoussée, car si les Compagnies en se substituant à l'Etat, prenent à leur charge, après l'expiration des délais de garantie, les travaux faits par l'Etat pour l'établissement de la voie qui leur est livrée, elles ne peuvent assumer la responsabilité des travaux construits par l'Etat pour d'autres services, et remis à ces services.

Si la Compagnie eut construit elle même ce chemin dévié et le pont qui s'y trouvait, il ne nous parait pas possible qu'elle eût pu être exonérée des conséquences directes des malfaçons des travaux exécutés par elle. Elle en repondrait à tous les points de vue, car si elle peut impunément sans le contrôle de l'administration supérieure, modifier l'assiette des voies, elle doit les rétablir dans un parfait état de solidité et de sureté, et elle est responsable des conséquences de l'inaccomplissement de ses obligations quant à ce ; de plus elle agit en pareil cas comme entrepreneur pour compte de la commune, et elle doit répondre des malfaçons dans les travaux qu'elle exécute, surtout lorsque ces malfaçons vont jusqu'à compromettre l'œuvre elle-même, jusqu'à la faire disparaître, car que devient un chemin qui n'est praticable qu'au moyen d'un pont sur un cours d'eau,

si ce pont s'écroule. Enfin les principes généraux en matière de faute, viennent encore engager en pareil cas la responsabilité de la Compagnie. Il est déjà excessif qu'on puisse mettre à la charge d'une commune, des travaux d'art considérables, alors qu'elle n'avait le plus souvent à entretenir que des chaussées établies sur des terrains se comportant bien et n'exigeant aucuns travaux pour l'établissement et l'entretien des routes ; sans qu'on puisse prétendre que la commune aura non seulement à entretenir ces travaux d'art, mais même à les établir, ou ce qui est plus difficile et plus couteux, à les refaire, s'ils ont été mal faits par celui qui devait les lui livrer en bon état.

264. *Insuffisance des travaux pour assurer le passage, démontré depuis leur achèvement.* — Si l'expérience venait à démontrer que les mesures prises pour restituer aux intéressés leurs anciennes communications, sont insuffisantes et inefficaces, nous ne mettrons pas en doute que ces travaux devraient être complétés et qu'à défaut une indemnité devrait être allouée aux ayants droit. L'engagement pris de rendre les moyens de communication supprimés ne serait pas rempli, s'il était établi que contrairement aux prévisions les travaux faits ne répondent pas au but que les parties se proposaient d'atteindre et qu'elles devaient obtenir aux frais de la construction. Par insuffisance de moyens pour les communications, je n'entends pas l'insuffisance résultant de l'augmentation du mouvement sur ces

voies, mais de l'inefficacité des moyens employés pour assurer les communications dans les conditions où elles étaient au moment des travaux. On ne peut m'opposer l'arrêt du Conseil, du 4 juillet 1872, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre commune de Thenissey, qui a été rendu dans des circonstances de fait qui rendaient la demande en indemnité irrecevable.

265. *Défaut d'entretien des chemins donnés, malgré l'obligation de les entretenir.* — Lorsqu'une Compagnie s'est engagée à mettre en bon état un chemin qu'elle a créé en remplacement d'un autre servant à la desserte des héritages, si, non seulement elle n'a pas rempli cette obligation, mais encore si elle augmente le mauvais état de ce chemin par l'usage qu'elle en a fait elle-même, elle doit être condamnée à une indemnité en réparation du préjudice qu'elle a ainsi causé (Conseil d'Etat, 28 décembre 1854, chemin de fer de Paris à Lyon contre Belin Menassier).

266. *Indemnités pour dégradations extraordinaires sur les chemins vicinaux; renvoi.* — Nous traiterons dans un paragraphe spécial les questions qui peuvent se présenter à l'occasion des subventions dues aux communes pour les dégradations extraordinaires commises sur les chemins vicinaux pendant la construction des chemins de fer et à la suite de grosses réparations, nous nous bornons à renvoyer à ce paragraphe.

267. *Eaux accumulées par l'établissement du chemin de fer.* — Lorsque le déplacement et l'exhaussement d'une route départementale rendus nécessaires par l'établissement d'un chemin de fer, ont pour effet d'accumuler les eaux pluviales devant une propriété, sur la partie abandonnée de l'ancienne route où elles ne trouvent plus d'écoulement et causent à cette propriété un préjudice direct et matériel, il y a lieu d'accorder une indemnité en réparation de ce préjudice (Conseil d'État, 11 mai 1854, chemin de fer du Nord contre Thuillier).

268. *Préjudice résultant de ce que depuis l'établissement d'un chemin de fer, un chemin vicinal est exposé à de fréquentes submersions.* — Lorsqu'une commune demande une indemnité, non point à raison de la déviation d'un chemin vicinal ou des conditions dans lesquelles cette déviation a été exécutée, mais à raison du préjudice résultant de ce que depuis l'établissement du chemin de fer, le chemin vicinal dont s'agit se trouve exposé à de fréquentes submersions dans la partie de son parcours qui n'avait pas été modifiée. Qu'elle établit que depuis la construction d'un pont établi sur un canal pour le passage de la voie ferrée, le volume des eaux qui s'écoulent à travers les berges du canal aux abords de ce pont, a augmenté dans une proportion considérable, et que par suite un chemin vicinal qui n'était antérieurement inondé que lors des grandes crues d'une rivière voisine, est fréquemment sub-

mergé, elle est fondée à reclamer une indemnité à la Compagnie du chemin de fer (Conseil d'Etat, 15 janvier 1875, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre commune d'Osselle (Doubs).

269. *Dommage à un chemin vicinal par déversement des eaux d'une tranchée ; action de la commune.* — Si la situation d'un chemin vicinal accidentellement dégradé par les eaux d'écoulement, provenant les jours d'orage d'un ravin voisin, est notablement aggravée par les travaux d'un chemin de fer, qui a déversé sur ce chemin toutes les eaux des sources mises à jour par l'ouverture des tranchées, il est dû à la commune une indemnité en réparation du dommage que lui a causé la Compagnie sur un chemin dont l'entretien est à la charge de cette commune (Conseil d'Etat, 4 juillet 1873, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre commune de St-Cyr (Var).

270. *Action des riverains.* — En pareil cas il est dû de plus des indemnités aux riverains de ce chemin, s'il est établi que les travaux ont eu pour résultat de rendre très difficile et impossible même en certains temps, l'accès des proprietés riveraines, et par suite qu'ils ont causé à ces propriétaires un dommage direct et matériel (Conseil d'Etat, 4 juillet 1873, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre Gardon).

271. *Chemin inondé par insuffisance de débouché*

pour les eaux. — Lorsqu'il est établi qu'aucune inondation antérieure à l'établissement du chemin de fer, n'a causé de dommages à un chemin, et que le débouché d'un pont établi sous le remblai de la voie ferrée a été insuffisant pour donner passage aux eaux, la Compagnie doit indemnité pour réparer les dommages qui ont été la conséquence de l'insuffisance de ce débouché (Conseil d'Etat, 8 août 1872, chemin de fer de Paris à Lyon et la Méditerranée contre Levier).

372. *Dommages résultant du défaut d'écoulement des eaux par suite des modifications opérées sur les chemins vicinaux.*—Les Compagnies de chemins de fer étant tenues de procurer l'écoulement des eaux accumulées par suite de l'établissement de la voie ferrée, si par l'effet de travaux exécutés par le service vicinal sur une de ses voies l'écoulement des eaux par la voie publique a cessé d'être possible, cette circonstance ne saurait dispenser la Compagnie du chemin de fer de l'obligation de procurer un écoulement aux eaux et de reparer les dommages qu'elles peuvent causer aux propriétés riveraines. C'est par suite avec raison qu'une Compagnie a été condamnée en faveur d'un riverain, à une indemnité pour réparation de ces dommages (Conseil d'Etat, 20 juin 1873, Compagnie d'Orléans contre Deslys).

373. *Défense pour un riverain d'établir des constructions le long d'un chemin de fer, malgré des réserves contraires.* — Des propriétaires de terrains néces-

saires à l'établissement du chemin de fer de Lyon, en traitant avec la Compagnie pour la cession de ces terrains en 1839, s'étaient réservés la faculté de faire des constructions sur le terrain dont ils restaient propriétaires à la limite du chemin de fer, et d'y établir des jours et des issues. Après la loi du 15 juillet 1845, qui rendait par son article 5, ces réserves irréalisables, ils ont demandé des dommages intérêts à raison de ce qu'ils étaient empêchés d'exercer cette faculté ; la Cour de Lyon a repoussé leur demande, sur le motif qu'ils ne justifiaient pas suffisamment d'obstacles apportés à l'exercice de ce droit. La Cour de Cassation, par arrêt du 6 mai 1862, sous la présidence de M. Pascalis et le rapport de M. Delapalme, toutefois sur les conclusions contraires de M. l'avocat-général de Marnas, (Richarme contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée), a répondu que la Cour de Lyon se trouvait non seulement en présence d'un arrêté du préfet du département, portant prohibition de construire ; mais encore et spécialement de l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, prohibant toute construction dans une distance de deux mètres du chemin de fer, que le juge ne pouvait ignorer cette loi, qu'il devait rechercher qu'elle application il convenait d'en faire et quels étaient ses effets relativement aux conventions intervenues entre les parties ; qu'en conséquence qu'en ne statuant pas à cet égard, en n'appréciant pas qu'elle était la nature de l'empêchement et en se contentant d'accorder des réserves, sous le prétexte

qu'on ne justifiait pas d'obstacles résultant de lois, quand son devoir était de prononcer d'après une loi existante, l'arrêt attaqué avait violé l'article précité.

274. ***Refus d'ouverture des barrières d'un passage particulier.*** — Lorsqu'un passage à niveau a été établi dans l'intérêt d'un propriétaire riverain exclusivement, si la Compagnie ou ses agents se refusent à ouvrir ce passage au moment ou il était nécessaire au fermier de la franchir pour les nécessités de son exploitation, et qu'il en résulte un dommage appréciable pour ce fermier; ce refus ne pourra jamais être considéré comme une contravention justiciable des tribunaux correctionnels; le droit du propriétaire ou de son fermier ne touchant en rien à l'ordre public et à la sureté générale (tribunal de Blois, 11 décembre 1846). Il devra porter sa demande devant les tribunaux civils, juges des difficultés que fait naître l'exécution des engagements privés.

§ II.

Règlement de l'indemnité

—

SOMMAIRE

275. *Fixation du montant de l'indemnité* — Il n'y a point de règle absolue à poser, en ce qui concerne la fixation du montant de l'indemnité. Dans chaque affaire, c'est aux juges à apprécier d'après les explications qui leur sont fournies, les expertises et autres documents produits, quel est le montant des indemnités qu'ils doivent allouer.

Toutefois l'indemnitaire ne saurait faire entrer en compte les dommages qu'il aurait pu éviter au moyen de mesures prises par lui n'occasionnant pas de frais ou n'entrainant que des dépenses peu importantes, dont il aurait pu obtenir le remboursement en réclamant l'indemnité.

Ajoutons toutefois que la Compagnie ne serait pas fondée à repousser la demande en indemnité sur le motif que l'indemnitaire pouvait empêcher le dommage dont il se plaint au moyen de travaux de peu d'importance, alors qu'en présence d'un refus de reconnaissance de tout droit à indemnité, le réclamant avait in-

térêt à ne pas changer l'état des lieux jusqu'à ce que la cause de l'étendue du dommage eussent été régulièrement constatées par experts (Conseil d'Etat, 13 juin 1873, Barnier contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

276. *Règlement de l'indemnité, plus value.* — Cette question qu'il convient de poser ici, a cependant en ces matières moins d'importance que dans les matières de voirie urbaine ou grande voirie de terre : l'ouverture de voies nouvelles de communication en même temps qu'elle cause des préjudices partiels aux immeubles voisins, leur donne le plus souvent par les facilités d'accès et autres avantages qu'elle crée, une plus value parfois considérable. Cela se présente moins fréquemment à la suite de l'établissement des chemins de fer. Ces avantages peuvent se produire il est vrai pour les propriétaires rapprochés des gares et des stations, mais ils sont généralement beaucoup moins appréciables pour les riverains des voies ferrées auxquels l'établissement d'une voie impraticable pour eux, se glissant au milieu de leurs propriétés avec des rayonnements de servitude ne saurait généralement donner une plus value. Cependant il faut le reconnaitre dans le voisinage des stations et même sur la ligne, les travaux peuvent être utiles parfois comme facilitant les communications, d'autrefois en servant de défense contre les eaux par exemple ; il en résultera dans ce cas une plus value, cette plus value devra-t-elle être prise en

considération par les Conseils de Préfecture, auxquels on demandera la réparation de certains dommages?

Dans les matières ordinaires, à l'occasion de travaux de voirie, la plus value générale dont bénéficiait un quartier par suite de travaux de cette nature, n'a pas paru au Conseil d'Etat devoir être prise en considération pour diminuer la dépréciation causée à certains immeubles, par des imperfections des travaux de raccordement entre les voies publiques servant à leur usage ; c'est dans ce sens, qu'est fourni l'avis fortement motivé de M. Robert, commissaire du gouvernement, dans l'affaire Souchay, jugée par le Conseil d'Etat, le 12 juillet 1864. C'est ce qui résulte formellement de l'arrêt du 3 août 1866, May contre ville de Paris. Le Conseil d'Etat a plusieurs fois refusé d'appliquer le principe de la plus value, mais il faut bien reconnaître que de l'ensemble de sa jurisprudence il résulte qu'il admet que le principe est applicable en droit.

Nous repèterons ici que, pour l'examen complet de cette question, il nous faudrait entrer dans des détails que ne comporte pas la spécialité de notre étude, nous nous bornerons à faire remarquer que l'examen de cette question de plus value peut se présenter dans trois hypothèses.

Le voisin des travaux n'a été ni exproprié, ni endommagé par les travaux, l'Etat ou la commune prétendent que sa propriété bénéficie d'une plus value, et lui demandent le montant de cette plus value. C'est le cas prévu par les articles 30 et 31 de la loi du 16 septem-

bre 1807, qui autorisent dans des circonstances déterminées, après l'accomplissement de diverses formalités et de certaines conditions, une pareille demande. Mais ce n'est pas notre hypothèse, et je ne crois pas que en exécution de travaux concédés à des Compagnies de chemin de fer, l'Etat songe jamais à user de la loi de 1807. Je ne me dissimule pas cependant, que dans certaines circonstances, des territoires entiers protégés par ces travaux contre les ravages des fleuves ou des rivières, puissent acquérir une plus value réelle, c'est une conséquence très certaine mais fort indirecte des travaux entrepris dans un intérêt trop directement utile aux opérations d'une Compagnie industrielle en même temps qu'au public. D'ailleurs en fait, l'efficacité absolue de pareils travaux peut être toujours plus ou moins douteuse, et je ne crois pas que jamais on obtienne des décrets faisant en ces matières l'application des articles 30 et 31 de la loi du 16 septembre 1807. Au surplus en pratique avec les moyens spéciaux de paiement des plus values, elles ne peuvent que constituer des charges onéreuses d'un côté, sans fournir des ressources bien utiles et bien efficaces de l'autre.

La seconde hypothèse se présente, lorsqu'il y a eu expropriation de partie de la propriété qui profite de la plus value.

Dans ce cas, la loi du 7 juillet 1833, comme celle du 3 mai 1841, déclarent qu'on aura égard à l'augmentation de valeur dans la fixation de l'indemnité, je remarque même que la loi de 1833, disait que cette plus

value du restant de la propriété *pourrait être prise* en considération, tandis que la loi de 1841 plus affirmative ajoute, *sera prise* en considération. Donc pour ce cas pas de difficulté en droit. Que si après l'expropriation où cette plus value a été prise en considération pour fixer l'indemnité de dépossession, il se produit des dommages qui motivent une nouvelle action devant les Conseils de Préfecture, la plus value ne saurait être prise de nouveau en considération, puis qu'il en a été tenu compte lors du règlement de l'indemnité de dépossession, et que l'indemnitaire ne peut être obligé d'en tenir compte deux fois.

La troisième hypothèse se présente lorsque la propriété voisine, n'étant point expropriée et n'étant pas soumise à une contribution de plus value, par un décret spécial, subit un dommage par suite de l'exécution des travaux.

La plus value doit-elle être prise en considération dans ce cas ? On répond oui, en exécution de l'article 54 de la loi du 16 septembre 1807, et du principe posé dans l'article 51 de la loi du 3 mai 1841. On peut encore répondre affirmativement en vertu du principe d'équité et de justice, qui ne veut pas qu'un préjudice soit produit sans être réparé, mais qui n'admet pas non plus que celui qui bénéficie d'un fait avantageux pour lui, qui est l'œuvre d'un tiers, puisse encore exiger de ce tiers une indemnité pour les charges minimes qui accompagnent les avantages qu'il reçoit, et réaliser ainsi un double bénéfice à son encontre. En thèse la prise

en considération de la plus value est dès lors équitable juste et légale. Mais en fait comme il s'agit pour le juge en définitive de déterminer un chiffre d'indemnité, la question de droit pur, perd de son intérêt dans la plupart des cas et il sera très rare qu'elle que soit l'opinion sur le droit que la situation dans son ensemble ne soit pas prise en considération. Dans quelle mesure aura-t-on égard à ces avantages pour apprécier la réparation du préjudice causé, c'est ce que les circonstances de chaque espèce détermineront.

277. *Nature de la réparation ; travaux ordonnés ; indemnité pécuniaire.* — Il est incontestable qu'il faut admettre comme règle générale que les tribunaux judiciaires ou administratifs, ne peuvent ordonner l'exécution de certains travaux, en réparation des dommages résultant de travaux publics et cette règle est applicable à nos matières. Les tribunaux ne peuvent ordonner que la réparation pécuniaire des dommages causés. A l'administration active seule il appartient de prescrire ou d'approuver les travaux à exécuter pour réparer ou prévenir ces dommages. Ces principes ont été récemment rappelés par M. le président Aucoc, dans ses *Conférences sur le droit administratif*, t. 2, n° 710, p. 269, où il cite les arrêts du Conseil du 29 mars 1860, héritiers Hagerman, et 18 mars 1869, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ; auxquels on peut joindre sans avoir la prétention de donner la nomenclature complète des arrêts rendus dans ce sens

les décisions du Conseil d'Etat du 28 novembre 1845, commune de Saint-Paul-en-Jarret contre chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon ; 31 janvier 1848, chemin de fer du Gard ; 28 mai 1852, Babelard ; 13 janvier 1853, chemin de fer de Montereau à Troyes ; 21 juillet 1853, Deprats ; 14 février 1854, commune de Dammery ; 19 avril 1855, canal du Midi ; 4 juin 1857, commune d'Osne-le-Val ; 11 février 1858, chemin de fer de Lyon ; 6 juillet 1858, commune de Varennes ; 29 mars 1860, chemin de fer de l'Ouest ; 24 janvier 1873, Gallet-le-Poivre ; et les arrêts de Paris des 25 novembre 1839, Hagerman contre chemin de fer de Saint-Germain ; 26 décembre 1857 et 6 novembre 1858, de Trévise contre chemin de fer d'Orsay ; et Cour de Cassation 23 juin 1862, préfet de la Corse. Il y a également unanimité parmi les auteurs : je ne cite que M. Cotelle, *Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics*, t. 4, nos 517 et 521, p. 234 et 235 ; Christophle *Traité des travaux publics*, n° 369 et suivants, t. 2, p. 362. On pourrait y joindre tous les auteurs qui ont écrit sur l'expropriation ponr cause d'utilité publique et qui examinent la question à l'occasion du règlement des indemnités par le jury.

Il a été jugé spécialement que lorsque les communications entre diverses parcelles de terrain, ont été coupées par l'établissement d'un chemin de fer, les tribunaux ne peuvent fixer la largeur, ni l'emplacement des chemins de défruitement pour faire cesser l'enclave et rétablir les communications. (Arrêt du Conseil sur

conflit, 11 mars 1843, chemin de fer de Strasbourg à Bâle contre Lorentz, et 31 janvier 1848, chemin de fer du Gard.

On est même allé jusqu'à décider que lorsque la demande porte sur l'inexécution des travaux prévus au cahier des charges, les tribunaux administratifs ou judiciaires ne peuvent qu'allouer des dommages intérêts en réparation de cette inexécution et qu'ils excèderaient leurs pouvoirs, s'ils prescrivaient l'exécution de ces travaux, en ajoutant une clause pénale à leur décision (Conseil d'Etat, 29 mars 1860, chemin de fer de l'Ouest).

D'un autre côté il faut reconnaître que les tribunaux ne peuvent faire indirectement ce qu'il leur est défendu de faire directement, et qu'ainsi ils ne peuvent déclarer que faute par celui qui a causé un dommage d'exécuter certains travaux réclamés par la partie adverse et dont les projets viendraient de son initiative, il aurait à payer une somme déterminée.

Faut-il aller comme a paru l'avoir fait le Conseil d'Etat dans l'arrêt du 5 février 1857, de Lafon Boutary, jusqu'à décider que les tribunaux administratifs, ne pouvaient pas, en appréciant l'efficacité et l'opportunité des travaux qu'une commune offrait d'exécuter, décider que au moyen de cette offre, et exécutée qu'elle fut, la commune accordait une réparation suffisante au propriétaire auquel elle avait causé un dommage ? Que les tribunaux ne puissent pas se substituer aux administrations publiques et aux corps des ingénieurs et des

agents-voyers de l'Etat et des communes, pour prescrire des travaux de voirie et autres pour modifier ceux qui ont été exécutés, c'est ce que l'on contesterait à tort. Mais lorsque des dommages ayant été causés, les administrations publiques sous les garanties prévues par les règlements, présenteront des projets de travaux destinés à réparer ou à prévenir ces dommages, il n'est pas possible que les tribunaux ne doivent pas avoir égard aux engagements qui sont régulièrement pris de les exécuter, comme ils auraient égard à leur exécution si elle avait eu lieu avant le jugement du procès ; et ce système a été consacré avec raison par les arrêts du Conseil des 22 février, Laporte de Belviala, et 16 février 1860, chemin de fer de Paris à Lyon. Au surplus devant le jury on voit tous les jours, pour répondre à certains chefs d'indemnités, les Compagnies prendre personnellement au dehors des plans approuvés, l'engagement d'exécuter certains ouvrages pour remédier à des inconvénients résultant de l'expropriation, et le jury règler l'indemnité d'après cette offre, ou fixer une allocation alternative pour le cas ou le travail offert sera exécuté et celui où il ne sera pas fait ; la Cour de Cassation a reconnu la légalité d'une pareille procédure; 18 juin 1861, Ourgaud. La Cour suprême a maintenu encore la décision d'un jury qui en évaluant l'indemnité à raison des dommages résultant directement de l'expropriation à la somme de 10,000 fr., avait laissé à la Compagnie, la faculté de ne payer que 4,000 fr., si elle préférait, ainsi que ses représentants l'avaient promis,

nstruire un passage qui rétablirait la libre communication pour hommes et bestiaux, entre des parcelles déterminées. Du moins elle a décidé qu'en pareil cas cette décision ne violait pas la loi de 1841 et qu'elle ne portait aucun grief à la Compagnie, qui était dès lors sans intérêt dans son pourvoi (Rejet, 2 février 1858, sous la présidence de M. Bérenger, le rapport de M. ...salis et les conclusions conformes de M. de Marnas, premier avocat-général, chemin de fer Grand Central contre Rebois).

...78. *Expropriation ; indemnité pour enclave ; droit d'option résultant d'une alternative.* — Le sieur Fontaneau demandait devant le jury : 1° Une indemnité pour emprise de terrains et dépréciations de toute nature et 2° une autre indemnité pour enclave absolue de parcelles non expropriées, si mieux aimait l'administration établir une arche sèche suffisante pour le passage des charrettes chargées. Le jury a refusé de se prononcer sur ce second chef. La Cour de Cassation a vu dans ce refus une violation de l'article 38 de la loi du 3 ... 1841. « En effet le chemin établi sur l'immeuble Fontaneau, devait avoir pour effet nécessaire d'enclaver un bois et une prairie non expropriés faisant partie de ce domaine ; il en résultait que le dommage pour lequel le propriétaire réclamait une indemnité, était certain, immédiatement appréciable, et avait pour cause directe l'emprise des terrains expropriés. La faculté laissée à l'administration de construire une arche

sèche sous le remblai du chemin, si elle voulait s'affranchir d'une indemnité en argent, n'enlevait pas à la demande de l'exproprié son caractère pécuniaire, elle ne créait qu'un droit d'option au profit de l'expropriant, et le jury devait donc consacrer l'alternative proposée » (Cour de Cassation, 31 juillet 1876, M. Devienne, 1er président, M. Guérin, rapporteur, M. Charrins, avocat-général, conclusions conformes). Cet arrêt n'est point intervenu à l'occasion de la construction d'un chemin de fer, mais l'espèce dans laquelle a été rendu doit se représenter si souvent lorsqu'il s'agit de l'exécution des voies ferrées qui sont bien autrement dans le cas de constituer des enclaves que les voies de terre, que nous avons cru devoir le mentionner dans notre étude.

279. *Demande alternative de l'exproprié suivant les travaux à exécuter ; indemnité fixée d'après les travaux prévus aux projets* — Devant le jury un propriétaire exproprié pour l'établissement d'un chemin de fer, avait demandé que la Compagnie remplaça le passage à niveau qui devait être établi sur la voie ferrée aux abords d'un moulin, par un passage souterrain ou pont sous rails avec clôture le long du chemin de fer, et il avait offert de réduire le chiffre de l'indemnité par lui réclamée de 32,000 fr. à 23,000 fr., dans le cas où la Compagnie consentirait à faire ce passage. Ce travail n'ayant été ni prescrit à la Compagnie par son cahier des charges, ni accepté par elle, ne pouvait lui être imposé par l'exproprié, ni donner lieu à la fixation d'une

indemnité alternative et éventuelle. Jugé qu'en l'état de ces faits le jury a pu et dû allouer une indemnité fixe à raison de l'emprise et en vue de l'établissement du simple passage à niveau, ouvrage obligatoire pour la Compagnie qui se déclarait prête à l'exécuter, ce dont il a été donné acte à l'exproprié par le magistrat directeur (Rejet, 9 février 1874, Boislaive contre chemin de fer de Poitiers à Saumur, chambre civile, M. le 1er président Devienne, M. le conseiller Aucher, rapporteur, M. Blanche, 1er avocat-général, conclusions conformes).

280. *Nature de la réparation ; destruction des ouvrages autorisés.* — Non seulement les tribunaux ne peuvent pas ordonner comme réparation des dommages dont l'appréciation leur est déférée, l'exécution de certains travaux, mais ils ne peuvent pas davantage ordonner la démolition des travaux régulièrement établis conformément aux ordres de l'administration. Les sieurs Noël et Montperney, prétendant avoir acquis d'une Compagnie de chemin de fer, un droit d'accès sur la voie, se plaignant de ce que cet accès leur avait été interdit par le placement de barrières, que la Compagnie, avait fait poser conformément aux dispositions de la loi et du cahier des charges qui obligent de clore les chemins de fer, avaient cité la Compagnie du Midi devant les tribunaux pour obtenir la reconnaissance de leur droit et l'injonction pour la Compagnie d'enlever les barrières apposées le long de la voie. La Cour de Cassation a cassé l'arrêt qui, avant faire droit, avait or-

donné une vérification de faits, ayant pour objet de rechercher la portée de la convention prétendue entre les demandeurs et la Compagnie, parceque la Cour avait ainsi préjugé que l'autorité judiciaire pourrait ordonner la suppression d'un travail public (Arrêt du 21 juillet 1874, sous la présidence de M. Laborie, au rapport de M. Gastambide et après conclusions conformes de M. l'avocat-général Charrins. Dans le même sens à l'occasion de parties de chemins vicinaux occupées, Conseil d'Etat, 15 mai 1858, chemin de fer du Midi).

281. *Payement d'une somme annuellement.* — Lorsque l'établissement du chemin de fer a nécessité le coupement d'une voie d'accès à un pont à péage et occasionné un dommage annuel au concessionnaire, les tribunaux administratifs en fixant l'indemnité due pour le préjudice qui résulte de ces travaux, pour le concessionnaire du pont, peut déterminer une somme annuelle représentant la diminution du produit annuel du droit de péage. (Conseil d'Etat, 19 décembre 1868, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

282. *Intérêts des indemnités.* — Le principe que les intérêts des indemnités allouées par les tribunaux sont dus à partir de la demande en justice, a été fréquemment appliqué à l'occasion des indemnités allouées dans les matières qui nous occupent. Je me bornerai à citer parmi les décisions qui en ont fait l'application, les

arrêts du Conseil d'Etat des 11 mai 1854, chemin de fer du Nord contre Thuillier ; 19 décembre 1868, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ; 5 juillet 1871, dame Lavène ; 20 juin 1873, chemin de fer d'Orléans contre Deslys ; 15 janvier 1875, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre commune d'Osselle.

S'il y a plusieurs chefs de demande se produisant successivement dans l'instance, c'est à la date de ces demandes successives que l'on doit se reporter pour faire courir des intérêts des sommes allouées pour chaque chef distinct (Conseil d'Etat, 20 juin 1873, Barnier contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

Devant les tribunaux administratifs, s'ils ont été demandés pour la première fois dans un mémoire fourni par le demandeur, c'est à partir du dépôt de ce mémoire qu'ils doivent courir (Conseil d'Etat, 4 avril 1861, chemin de fer d'Orléans contre Baudon).

S'ils n'ont pas été demandés avant le jugement, ils ne peuvent être accordés d'office. (Conseil d'Etat, 28 décembre 1854, chemin de fer de Paris à Lyon contre Belin Menassier).

Les intérêts des intérêts, doivent être alloués lorsqu'ils ont demandés à un moment où il est échu au profit du demandeur, plus d'une année d'intérêts. Ainsi jugé à l'occasion de travaux de voirie par le Conseil d'Etat, 1 août 1872, dame d'Arberats.

§ III.

Procédure, actions, exceptions, responsabilité, compétence.

—

SOMMAIRE

283. Les indemnités dues à l'occasion de l'exécution des chemins de fer sont à la charge des Compagnies; faits imputables aux entrepreneurs et sous traitants.
284. Règles de compétence.
285. Exception tirée du règlement de l'indemnité dans des actes antérieurs; compétence.
286. Appréciation de la décision du jury d'expropriation pour déterminer si la réparation de certains dommages s'y trouve comprise.
287. Expropriation; incommodité d'exploitation pour les parcelles non expropriées
288. Une indemnité n'est pas due pour la suppression éventuelle d'un chemin.
289. L'indemnité fixée à tant la mesure par le jury, comprend l'allocation pour chemins et passages à rétablir par l'indemnitaire.
290. Déchéance du droit à l'indemnité à la suite de l'expropriation.
291. Compétence pour statuer sur cette déchéance.
292. Le dommage résultant de la déviation d'un chemin appartenant à des particuliers ne peut donner lieu à une action ou indemnité du chef de la commune.

- Dommages à un riverain par suite de remblais auxquels donne lieu le raccordement des voies motifiées par un chemin d'intérêt local, sont-ils à la charge du département ou de la Compagnie.
- Indemnités à raison de l'établissement d'un chemin, cas de répartition entre la Compagnie et le département.
- Recours des Compagnies contre l'Etat pour la réparation des dommages ; délai de garantie.
- Insuffisance des passages construits par l'Etat, absence de responsabilité des Compagnies.
- Défaut d'exécution d'obligations résultant du cahier des charges ; droit des tiers ; indemnités ; compétence.
- Indemnité réclamée pour suppression de servitude ; sursis à statuer jusqu'à décision par l'autorité judiciaire de l'existence de la servitude.
- Demande en indemnité formée à raison de la modification des lieux après décision du jury.
- Les demandes en indemnité ne peuvent être portées directement devant le Conseil d'Etat.
- Fin de non recevoir tirée du long-temps écoulé sans réclamation de la part de la commune.
- Enclave par suite de cession de terrain pour l'établissement d'un chemin de fer ; droit de passage sur le fond voisin.

… 88. *Les indemnités dues à l'occasion de l'exécu-n des chemins de fer, sont à la charge des Compa-ies ; faits imputables aux entrepreneurs et sous trai-its.* — Les cahiers des charges mettent à la charge Compagnies toutes les dépenses nécessaires pour la nstruction des chemins de fer, ainsi que les prix des rains nécessaires pour l'établissement de la voie, de accessoires, et des voies de communication et cours

d'eau déviés, et les indemnités pour occupation temporaire, pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines et pour tous dommages quelconques résultant des travaux (art. 21).

Il en résulte que lorsqu'à la suite de travaux de constructions de chemins de fer, des indemnités sont dues à des tiers, ceux-ci ont le droit de s'adresser à la Compagnie, alors même que les dommages causés par les travaux, seraient le fait d'entrepreneurs avec lesquels la Compagnie aurait traité. Les conventions que la Compagnie peut faire avec des tiers pour l'exécution de ses travaux, ne pouvant avoir pour effet de priver les propriétaires riverains de la garantie que leur assure le cahier des charges (Conseil d'Etat, 22 janvier 1875, Pichard contre chemin de fer des Charentes).

Nous croyons que ce principe en matière de recours de la part des propriétaires riverains des terrains occupés par la voie ferrée, ne peut présenter de difficultés sérieuses. Lorsque ces riverains demandent la réparation de torts qui leur ont été causés par les travaux, ils ne connaissent que la Compagnie pour compte de laquelle ces travaux sont exécutés, et ils n'ont pas à rechercher en quelle qualité vis à vis de la Compagnie, les ouvriers qui sont sur les chantiers exécutent ces travaux.

La question est plus difficile lorsqu'il s'agit d'accidents arrivés sur les chantiers aux ouvriers employés par les

entrepreneurs, mais nous n'avons pas à la traiter ici à ce point de vue.

Faut-il ajouter que si le propriétaire riverain avait traité directement avec un entrepreneur, ou un sous traitant, il ne saurait rendre la Compagnie responsable de l'exécution de son traité. La Compagnie répond de ses préposés ou représentants, lorsque ces derniers ne sont sur les lieux et n'exécutent les travaux dont le riverain croit devoir se plaindre qu'en cette qualité. Mais si les entrepreneurs ont été agréés par le propriétaire pour certaines opérations, ont réglé avec lui, sans l'agrément ni le concours de la Compagnie, comment les opérations se feraient ; dans le cas ou le propriétaire croirait que son traité ne reçoit pas l'exécution qu'il est en droit de réclamer, il n'aurait de recours que contre celui avec lequel il aurait directement et individuellement traité.

Ainsi, un sous traitant s'entend avec un riverain pour l'usage des chemins appartenant à ce dernier, pour effectuer des transports et faire des emprunts de terre ou de matériaux, ils fixent contradictoirement, le prix des emprunts, leur mode d'enlèvement, et ce, sans arrêté d'occupation obtenu par la Compagnie, mais volontairement et en suite d'un traité particulier entre le sous traitant et le propriétaire des chemins et terrains empruntés ou occupés, le propriétaire n'aura d'action en exécution de ses traités, que contre celui auquel il a bien voulu créer des droits dont l'exercice est l'origine de ses réclamations.

284. *Règles de compétence.* — j'ai déjà indiqué plusieurs difficultés de compétence que font naître les questions d'indemnité, j'aurais à poser dans un chapitre spécial un résumé des règles de compétence applicables à nos matières, je n'ai ici à rappeler que les trois principales de ces règles.

Toutes les questions d'indemnité pour expropriation sont de la compétence du jury d'expropriation institué par la loi du 3 mai 1841.

Toutes les questions d'indemnité pour dommages résultant de l'exécution des travaux publics, sont de la compétence des Conseils de Préfecture aux termes de la loi du 28 pluviose an VIII.

Lorsque devant les tribunaux administratifs naissent des questions de propriété ou d'interprétation d'actes et de conventions réglant des intérêts privés, alors même que ces actes affectent une forme administrative, les tribunaux administratifs doivent surseoir à statuer si la matière au fond est de leur compétence, jusqu'à ce que ces questions aient été préalablement vidées par l'autorité judiciaire.

285. *Exception tirée du règlement de l'indemnité dans des actes antérieurs ; compétence.* — Lorsqu'il y a du doute sur le point de savoir si l'indemnité réclamée n'a pas été réglée par un acte antérieur, cette difficultée doit-être préalablement vidée par l'autorité compétente, qui est l'autorité judiciaire, lorsqu'il s'agit d'apprécier une décision du jury. C'est encore l'autorité

judiciaire qui sera compétente, s'il s'agit d'interpréter d'autres décisions judiciaires et même des conventions privées. Le Conseil d'Etat l'a ainsi jugé dans une affaire où il s'agissait d'apprécier une demande en indemnité, formée par Fatel contre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à raison de dommages causés par la modification des accès résultant de la construction du chemin de fer, 31 janvier 1873. Et lorsque dans d'autres espèces analogues, la question s'est présentée, elle a été toujours résolue dans le même sens (Conseil d'Etat, 16 juillet 1842, Fonterte ; 7 février 1856, chemin de fer du Nord ; 29 mars 1860, chemin de fer de l'Ouest ; 13 janvier 1866, Gonsaud ; 22 février 1866, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ; 25 juin 1868, Collé ; 6 mars 1869, Brunswick ; 28 juillet 1869, Diard).

Les tribunaux seront encore compétents pour connaître des conventions faites devant le jury et dans le cours d'une expropriation entre une Compagnie et un particulier, autorisé par ordonnance à ouvrir des rues et places (Conseil d'Etat, 29 mars 1860, chemin de fer de l'Ouest contre Riant).

Lorsqu'il s'agit de traités amiables et de conventions il importe peu que le contrat de cession de terrains ait été passé en la forme administrative, la forme importe peu, le contrat reste toujours un contrat de droit commun, soumis pour son interprétation à l'autorité judiciaire (Rejet 17 juillet 1849, préfet de la Nièvre contre de Courvol ; tribunal des conflits, 15 mars 1850,

Ajasson de Grandsagne ; Conseil d'Etat, 26 novembre 1857, chemin de fer du Midi contre Miguel ; 9 décembre 1858, Guillemin ; 13 janvier 1859, chemin de fer de l'Est contre Guillaume ; rejet, 30 janvier 1860, préfet de la Creuse contre Leblois).

286. *Appréciation de la décision du jury d'expropriation pour déterminer si la réparation de certains dommages s'y trouve comprise.* — Lorsque des indemnités sont réclamées par des propriétaires précédemment expropriés à raison de dommages résultant de la construction du chemin de fer, il y a souvent lieu de rechercher si cette demande n'est point irrecevable, comme ayant fait l'objet d'une première évaluation par le jury d'expropriation et ayant déjà donné lieu à des allocations d'indemnité. Cette appréciation laissée aux tribunaux civils, comme nous venons de l'indiquer, est parfois assez difficile à faire en l'état du laconisme de la décision du jury qui se borne à fixer une somme sans indiquer les éléments pris par lui en considération pour la fixer. Il y aura lieu en pareil cas de recourir aux conclusions prises devant le jury et aux constatations assez fugitives qui résultent des procès-verbaux des opérations du jury. Parfois même des conclusions explicites prouveront bien que le jury a été investi de tels chefs de demande, mais ne prouveront pas s'il les a pris ou non en considération, dans le cas par exemple ou l'expropriant a soutenu que ces chefs ne devaient pas

juge constamment, qu'il n'est pas nécessaire quand il y a plusieurs chefs distincts d'indemnité portés devant le jury, que sa décision établisse spécialement les sommes afférentes à chacun de ces chefs, et que la décision unique du jury est censée comprendre l'indemnité due à raison de tous les chefs de la demande (Cassation, 4 juillet 1854, 26 décembre 1854, 5 mai 1856, 24 juin 1857, 13 février 1860, 5 juin 1860). C'est en se conformant à cette jurisprudeuce, que cette Cour le 15 juillet 1861, sous la présidence de M. Pascalis, au rapport de M. Moreau et sur les conclusions de M. Raynal, dans l'affaire Babilloud contre chemin de fer du Dauphiné, a jugé que l'indemnité fixée à tant par are pour le terrain exproprié et pour tous dommages et dépréciations, est réputée comprendre une allocation pour chemins, passages et travaux à faire, à raison desquels les indemnitaires avaient réclamé une indemnité distincte.

290. *Déchéance du droit à indemnité à la suite de l'expropriation.* — Pour l'établissement de l'embranchement de Cannes à Grasse, la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, a poursuivi l'expropriation d'une partie d'un chemin dit de Rastigny, qui figure sur le plan cadastral de la commune de Grasse, sans numéro ni indication spéciale. Aucun nom de propriétaire n'est inscrit sur la matrice des rôles. La Compagnie qui n'a pas à vérifier ni controler les énonciations du cadastre, ni à rechercher les propriétaires qui n'y sont pas désignés, a fait dresser le plan parcellaire prescrit

288. *Une indemnité d'expropriation n'est pas due pour la suppression éventuelle d'un chemin.* — Jean Magne exproprié d'une parcelle de terrain, avait réclamé à raison de ce, 50 fr., plus 40 fr. pour frais de clôture. Il réclamait en outre 3,000 fr., sur le motif que la Compagnie se proposait pour l'établissement du chemin de fer de supprimer sur un autre point de la ligne une rue de servitude conduisant à un moulin qui lui appartenait, le jury lui a alloué 500 fr., c'est-à-dire une somme supérieure à celle de 90 fr. qu'il demandait pour dépossession du sol et dommages résultant de cette dépossession, il a donc pris en considération la demande de 3,000 fr., pour la suppression éventuelle de chemin. La Cour de Cassation a cassé cette décision le 21 juillet 1875 (Chemin de fer de Clermont à Tulle contre Magne, M. Mercier, président, M. Merville, rapporteur, M. Bédarrides, 1er avocat-général) et cela parce que : L'expropriation prononcée contre M. Magne, n'atteignait point son moulin ; que par conséquent en supposant même que la suppression du chemin dont il s'agissait ne fut pas purement éventuelle, le dommage actuel qui en pouvait résulter pour Magne, n'était pas une suite directe de l'expropriation, mais simplement la conséquence de travaux entrepris par l'administration, dans le voisinage dudit moulin ».

289. *L'indemnité fixée à tant la mesure par le jury, comprend l'allocation pour chemins et passages à rétablir par l'indemnitaire.* — La Cour de Cassation

l'article 21 de la loi du 3 mai 1841, et que la Compagnie après une expropriation régulièrement poursuivie et consommée, pouvait-être soumise à un recours de la part des demandeurs ; partant de pareilles décisions doivent être annulées (Arrêt de la Cour de Cassation du 14 avril 1874, cassant un arrêt de la Cour d'Aix, chemin de fer de Paris à Lyon et la Méditerranée, contre sieurs Ardon et consorts).

La Cour de Limoges, sous la présidence de M. Larombière, le 2 juillet 1862, dans l'affaire Taurisson et Greil, contre chemin de fer d'Orléans, avait déjà jugé comme la Cour d'Aix, que l'expropriant qui a pris possession d'un chemin comme chemin public, pour y établir un chemin de fer, ne peut opposer la déchéance édictée par l'article 21 de la loi du 3 mai 1841, contre les parties intéressées qui ne se sont pas fait reconnaître ; mais dans l'espèce de la Cour de Limoges la Compagnie paraissait avoir si peu considéré le chemin comme public, que d'après le texte de l'arrêt elle aurait poursuivi l'expropriation contre quelques uns des copropriétaires en négligeant d'appeler deux d'entr'eux dont l'un avait même dénoncé ses prétentions sur ce chemin.

291. *Compétence pour statuer sur cette déchéance.* — C'est d'ailleurs l'autorité judiciaire seule qui est compétente pour statuer sur l'application de la déchéance établie par l'article 21 de la loi du 3 mai 1841, et en conséquence lorsque des particuliers réclament une indemnité pour la suppression d'une servitude de pas-

sage sur des parcelles de terrains incorporées à un chemin de fer, et que la Compagnie oppose une fin de non recevoir, tirée de la déchéance qu'ils ont encourue aux termes de l'article 21 de la loi du 3 mai 1841, faute de s'être fait connaitre en temps utile à l'administration, le Conseil de Préfecture saisi de la demande, doit surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire ait statué sur cette question (Conseil d'Etat, 13 janvier 1859, chemin de fer de l'Est).

292. *Le dommage résultant de la déviation d'un chemin appartenant à des particuliers ne peut donner lieu à une action ou indemnité du chef de la commune.* — La commune de Villerable, a formé une demande en indemnité contre le chemin de fer d'Orléans à raison de modifications apportées au tracé de chemins communaux, et parmi ses chefs d'indemnité, s'en trouve un reposant sur ce que des chemins particuliers, auraient été déviés de manière à causer un préjudice à ceux qui s'en servent. Le Conseil d'Etat avec beaucoup de raison, a déclaré que la commune n'avait pas qualité pour demander la réparation d'un dommage causé à des particuliers dont-elle ne pouvait exercer les droits ni les actions, et il a annullé l'arrêté du Conseil de Préfecture, qui avait nommé des experts pour vérifier l'existence de ce dommage et en apprécier la valeur (Conseil d'Etat , 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans).

293. *Dommages à un riverain par suite de remblais auxquels donne lieu le raccordement des voies modifiées par un chemin d'intérêt local sont-ils à la charge du département ou de la Compagnie ?* — Un département s'est engagé à fournir gratuitement à une Compagnie concessionnaire d'un chemin de fer, tous les terrains nécessaires à l'établissement de ce chemin et de ses dépendances, quelles qu'elles fussent ; mais les indemnités pour dommages quelconques, résultant des travaux devaient être supportés par la Compagnie ; dans ces circonstances, l'établissement d'un remblai dans une rue pour relier le sol de cette rue à un passage à niveau conformément aux plans régulièrement approuvés, n'ayant exigé l'expropriation d'aucune parcelle de terrain, l'indemnité due à un propriétaire riverain de cette rue, doit-être supportée par la Compagnie ; citons dans le sens de l'affirmative deux arrêts du Conseil d'Etat, à la date du 4 juillet 1873, chemin de fer d'Evreux à Elbeuf et de Dreux à Acquigny contre département de l'Eure.

294. *Indemnités à raison de l'établissement d'un chemin, cas de répartition entre la Compagnie et le Département.* — A la suite d'une convention intervenue entre le préfet de la Sarthe et la Compagnie d'Orléans, pour l'établissement à frais communs d'un chemin mettant en communication directe une route départementale et une gare, des projets ont été régulièrement dressés, approuvés et exécutés. Ces projets ne comprenaient que les travaux nécessaires à l'établis-

sage sur des parcelles de terrains incorporées à un chemin de fer, et que la Compagnie oppose une fin de non recevoir, tirée de la déchéance qu'ils ont encourue aux termes de l'article 21 de la loi du 3 mai 1841, faute de s'être fait connaitre en temps utile à l'administration, le Conseil de Préfecture saisi de la demande, doit surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire ait statué sur cette question (Conseil d'Etat, 13 janvier 1859, chemin de fer de l'Est).

292. *Le dommage résultant de la déviation d'un chemin appartenant à des particuliers ne peut donner lieu à une action ou indemnité du chef de la commune.* — La commune de Villerable, a formé une demande en indemnité contre le chemin de fer d'Orléans à raison de modifications apportées au tracé de chemins communaux, et parmi ses chefs d'indemnité, s'en trouve un reposant sur ce que des chemins particuliers, auraient été déviés de manière à causer un préjudice à ceux qui s'en servent. Le Conseil d'Etat avec beaucoup de raison, a déclaré que la commune n'avait pas qualité pour demander la réparation d'un dommage causé à des particuliers dont-elle ne pouvait exercer les droits ni les actions, et il a annullé l'arrêté du Conseil de Préfecture, qui avait nommé des experts pour vérifier l'existence de ce dommage et en apprécier la valeur (Conseil d'Etat , 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans).

293. *Dommages à un riverain par suite de remblais auxquels donne lieu le raccordement des voies modifiées par un chemin d'intérêt local sont-ils à la charge du département ou de la Compagnie ?* — Un département s'est engagé à fournir gratuitement à une Compagnie concessionnaire d'un chemin de fer, tous les terrains nécessaires à l'établissement de ce chemin et de ses dépendances, quelles qu'elles fussent ; mais les indemnités pour dommages quelconques, résultant des travaux devaient être supportés par la Compagnie ; dans ces circonstances, l'établissement d'un remblai dans une rue pour relier le sol de cette rue à un passage à niveau conformément aux plans régulièrement approuvés, n'ayant exigé l'expropriation d'aucune parcelle de terrain, l'indemnité due à un propriétaire riverain de cette rue, doit-être supportée par la Compagnie ; citons dans le sens de l'affirmative deux arrêts du Conseil d'Etat, à la date du 4 juillet 1873, chemin de fer d'Evreux à Elbeuf et de Dreux à Acquigny contre département de l'Eure.

294. *Indemnités à raison de l'établissement d'un chemin, cas de répartition entre la Compagnie et le Département.* — A la suite d'une convention intervenue entre le préfet de la Sarthe et la Compagnie d'Orléans, pour l'établissement à frais communs d'un chemin mettant en communication directe une route départementale et une gare, des projets ont été régulièrement dressés, approuvés et exécutés. Ces projets ne comprenaient que les travaux nécessaires à l'établis-

sement de ce chemin avec un pont sur un cours d'eau, et déviation de ce cours d'eau sur une longueur de cent mètres en amont, pour amener les eaux sous l'arche du nouveau pont. Plus tard la Compagnie a prétendu que le département devait être tenu de faire exécuter à frais communs des travaux non compris dans les projets, ou de supporter la moitié des travaux nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux que n'assuraient pas d'une manière suffisante les travaux primitifs. Cette prétention de la Compagnie, en l'état du refus du département d'y accéder a été repoussée ; mais il a été reconnu que dans le cas ou les travaux effectués à frais communs entre la Compagnie et le département, auraient apporté un obstacle à l'écoulement des eaux, et augmenté les dangers d'inondation que présentait le cours d'eau dévié, la Compagnie pouvait, si elle s'y croyait fondée, appeler le département à concourir à la réparation des dommages qui résulteraient de cette situation nouvelle, soit pour les ouvrages du chemin de fer, soit pour les propriétés riveraines du cours d'eau (Conseil d'Etat, 22 novembre 1866, chemin de fer d'Orléans contre département de la Sarthe).

295. *Recours des Compagnies contre l'Etat pour la réparation des dommages ; délai de garantie.* — Aux termes des cahiers des charges des Compagnies, et notamment de l'article 3, l'Etat est déchargé de toute garantie pour les ouvrages d'art qu'il exécute et qu'il livre à la Compagnie, un an après le procès-verbal de

reconnaissance définitive des travaux, et en aucun cas sa responsabilité ne peut s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux exécutés par lui. D'après l'article 17 du même cahier des charges, les Compagnies sont tenues de maintenir en bon état d'entretien le chemin de fer et toutes ses dépendances et d'y effectuer à leurs frais tous les travaux de réparation et de reconstruction nécessaires. Il résulte de ces dispositions que les Compagnies concessionnaires prenent à leur charge les travaux qui leur sont livrés par l'Etat, et que après l'expiration du délai de garantie, l'Etat est affranchi de toute responsabilité, soit à l'égard de la Compagnie, soit à l'égard des tiers. En conséquence après ce délai, lorsque des tiers ont à se plaindre de dommages résultant de l'établissement du chemin de fer, ils n'ont d'action que contre la Compagnie qui ne peut exercer de recours utile contre l'Etat (Conseil d'Etat, 30 juillet 1857, Brierre).

Mais si un chemin public communal a été rectifié par l'Etat, du consentement de la commune, lors de l'établissement de la voie ferrée, et que la Compagnie substituée à l'Etat, ait livré ce chemin à la commune qui l'a reçu. Dans ces circonstances, en admettant que la chute d'un pont établi sur ce chemin, ait été causé par les vices de la construction, et qu'il en soit résulté quelque gène pour la desserte d'une forêt voisine, la Compagnie est fondée à soutenir qu'elle ne peut pas être tenue de supporter l'indemnité qui pourrait être due à raison de ce dommage (Conseil d'Etat, 17 janvier 1867, chemin

de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre Breon Guerard).

296. *Insuffisance des passages construits par l'Etat, absence de responsabilité des Compagnies.* — De même bien que les Compagnies d'après les concessions aient pris à leur charge les obligations de l'Etat, après l'expiration du délai de garantie sur les chemins de fer où elles ont reçu des travaux exécutés par l'Etat, une Compagnie ne peut être soumise à l'action formée par une commune qui se plaint de ce que au passage sous voie, construit lors de l'établissement du chemin de fer, pour assurer l'écoulement des eaux et servir à la circulation publique fonctionne mal, par suite de son insuffisance et des sables et détritus qui l'encombrent. Ces travaux ayant été reçus par la commune qui en avait l'entretien et n'ayant pas été livrés à la Compagnie ; celle-ci ne pourrait dans aucun cas être responsable vis à vis la commune des inconvénients que présenterait cet aqueduc-passage et en admettant que ces inconvénients fussent de nature à ouvrir un droit à indemnité la commune ne serait pas recevable à diriger sa demande contre la Compagnie (Conseil d'Etat, 4 juillet 1872, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre commune de Thenissey).

297. *Défaut d'exécution d'obligations résultant du cahier des charges ; droit des tiers ; indemnités ; compétence.* — Le Conseil de Préfecture, saisi d'une de-

mande formée par un particulier, autorisé par ordonnance à ouvrir des rues et places, contre une Compagnie concessionnaire de travaux publics, à raison de la non exécution de travaux faisant partie de la voie publique que ce particulier prétend être obligatoires pour la Compagnie aux termes de son cahier des charges, est compétent en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviose an VIII, pour apprécier les obligations qui pouvaient résulter pour la Compagnie de ce cahier des charges et pour fixer après expertise l'indemnité qui peut être due par la Compagnie à ce particulier à raison du préjudice qu'elle lui causerait en n'exécutant pas ses obligations (Conseil d'Etat, 29 mars 1860, chemin de fer de l'Ouest).

298. *Indemnité réclamée pour suppression de servitude, sursis à statuer jusqu'à décision par l'autorité judiciaire de l'existence de la servitude.* — Lorsqu'une demande est portée devant les Conseils de Préfecture en indemnité pour dommage causé par la suppression d'une servitude de passage par suite des travaux exécutés par une Compagnie de chemin de fer, s'il y a doute sur l'existence de la servitude elle-même, et que les tribunaux administratifs reconnaissent que dans le cas où ce droit serait justifié, il donnerait lieu à une indemnité, ils doivent surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire ait sentencié sur l'existence de ce droit. Il est en effet de règle non contestée, que les tribunaux sont seuls compétent pour statuer sur tou-

tes les questions de propriété, or les servitudes rentrent dans cette catégorie.

299. *Demande en indemnité formée à raison de modification des lieux après la décision du jury ; instruction.* — Lorsque une indemnité a été allouée par le jury à un propriétaire exproprié sur le vu de plans, indiquant des travaux déterminés pour rétablir les communications et que les travaux sont ensuite modifiés et les accès changés, que par exemple on substitue un passage sous rails à un passage à niveau, le Conseil de Préfecture investi d'une demande en indemnité à raison de ces modifications, doit pour apprécier si ces modifications ont occasionné un dommage réel et en cas d'affirmative quelle indemnité devait-être allouée ; procéder à une expertise aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 et s'il rejette la demande sans ordonner préalablement cette expertise, sa décision doit être réformée comme ayant violé cette loi (Conseil d'Etat, 17 janvier 1867, Boyron.

300· *Les demandes en indemnité ne peuvent être portées directement devant le Conseil d'Etat.* — La commune de Montluçon , avait demandé devant le Conseil d'Etat, l'annulation pour excès de pouvoirs d'un décret, qui avait autorisé une Compagnie de chemin de fer à prolonger un travail prévu dans les plans primitifs dans d'autres dispositions, et d'une décision ministérielle qui avait rejeté son opposition à l'exécution desdits

travaux. Subsidiairement elle réclamait une indemnité représentant le préjudice qu'elle prétendait lui avoir été causé. Le Conseil d'Etat après l'avoir déboutée de la demande principale, a repoussé les demandes en indemnité « parcequ'en admettant que les travaux dont s'agissait eussent causé un dommage à la ville, la demande d'indemnité ne pouvait être portée directement devant le Conseil d'Etat » (Conseil d'Etat, 28 novembre 1874, ville de Montluçon contre chemin de fer d'Orléans).

201. *Fin de non recevoir tirée du long temps écoulé sans réclamation de la part d'une commune.* — On ne pourrait repousser une commune qui se plaindrait de ce que les travaux de raccordements de ses chemins mis à la charge de la Compagnie n'auraient pas été exécutés, en lui opposant le laps de temps (environ 10 ans) qui se serait écoulé, depuis qu'une partie de ces travaux a été effectuée sans observations de sa part, si la Compagnie ne peut exciper d'aucun fait qui implique une acceptation par la commune de ces travaux, comme satisfaisant aux stipulations du cahier des charges (Conseil d'Etat, 28 novembre 1845, commune de St-Paul-en-Jarret contre chemin de fer de St-Etienne à Lyon).

202. *Enclave par suite de cession de terrain pour un chemin de fer, droit de passage sur le fonds voisin.* — Dans mon travail sur les voies rurales, n° 330, j'ai indiqué que lorsque l'enclave est le résultat immédiat

d'une aliénation volontaire, le passage devait être fourni par le vendeur à l'acquéreur sur la portion de l'héritage qu'il a conservée, ou qu'il doit être réservé par lui sur le fonds vendu, si c'est la portion conservée qui se trouve enclavée. Cette règle a été posée par la Cour de Cassation, dans son arrêt du 14 novembre 1859, elle nous parait peu contestable. Que si au contraire l'enclave résultait de ce qu'une partie de la propriété sur laquelle le passage s'exercait, a été exproprié pour l'établissement d'un chemin de fer, et que la Compagnie ne rétablissant point ce passage, les terrains restant à l'exproprié fussent enclavés, ce dernier se trouvant dans les conditions de l'article 682 du Code Civil, pourrait réclamer un passage sur le fonds de ses voisins, pour l'exploitation de son héritage, à la charge d'une indemnité proportionnée au dommage qu'il causerait. La question serait plus délicate si l'enclave se produisait à la suite d'une cession volontaire. Le Tribunal d'Alger, avait jugé qu'en pareil cas, le vendeur n'avait qu'à s'imputer à lui-même la situation dans laquelle il se trouvait et qu'il devait en supporter les conséquences sans pouvoir obtenir un passage chez ses voisins ; mais sur appel, la Cour d'Alger, le 15 juin 1867, Texier contre Domerq, a réformé cette décision, par les motifs suivants : « Bien qu'il soit constant que l'Etat a traité amiablement avec Texier pour l'acquisition du terrain de ce dernièr, nécessaire à l'assiette du chemin de fer; cette acquisition qui n'a eu d'autre but que de prévenir une expropriation qui fut nécessairement in-

travaux. Subsidiairement elle réclamait une indemnité représentant le préjudice qu'elle prétendait lui avoir été causé. Le Conseil d'Etat après l'avoir déboutée de la demande principale, a repoussé les demandes en indemnité « parcequ'en admettant que les travaux dont s'agissait eussent causé un dommage à la ville, la demande d'indemnité ne pouvait être portée directement devant le Conseil d'Etat » (Conseil d'Etat, 28 novembre 1874, ville de Montluçon contre chemin de fer d'Orléans).

301. *Fin de non recevoir tirée du long temps écoulé sans réclamation de la part d'une commune.* — On ne pourrait repousser une commune qui se plaindrait de ce que les travaux de raccordements de ses chemins mis à la charge de la Compagnie n'auraient pas été exécutés, en lui opposant le laps de temps (environ 10 ans) qui se serait écoulé, depuis qu'une partie de ces travaux a été effectuée sans observations de sa part, si la Compagnie ne peut exciper d'aucun fait qui implique une acceptation par la commune de ces travaux, comme satisfaisant aux stipulations du cahier des charges Conseil d'Etat, 28 novembre 1845, commune de St-Paul-en-Jarret contre chemin de fer de St-Etienne à Lyon).

302. *Enclave par suite de cession de terrain pour un chemin de fer, droit de passage sur le fonds voisin.* — Dans mon travail sur les voies rurales, n° 330, j'ai indiqué que lorsque l'enclave est le résultat immédiat

d'une aliénation volontaire, le passage devait être fourni par le vendeur à l'acquéreur sur la portion de l'héritage qu'il a conservée, ou qu'il doit être réservé par *lui* sur le fonds vendu, si c'est la portion conservée qui se trouve enclavée. Cette règle a été posée par la Cour de Cassation, dans son arrêt du 14 novembre 1859, elle nous parait peu contestable. Que si au contraire l'enclave résultait de ce qu'une partie de la propriété sur laquelle le passage s'exercait, a été exproprié pour l'établissement d'un chemin de fer, et que la Compagnie ne rétablissant point ce passage, les terrains restant à l'exproprié fussent enclavés, ce dernier se trouvant dans les conditions de l'article 682 du Code Civil, pourrait réclamer un passage sur le fonds de ses voisins, pour l'exploitation de son héritage, à la charge d'une indemnité proportionnée au dommage qu'il causerait. La question serait plus délicate si l'enclave se produisait à la suite d'une cession volontaire. Le Tribunal d'Alger, avait jugé qu'en pareil cas, le vendeur n'avait qu'à s'imputer à lui-même la situation dans laquelle il se trouvait et qu'il devait en supporter les conséquences sans pouvoir obtenir un passage chez ses voisins ; mais sur appel, la Cour d'Alger, le 15 juin 1867, Texier contre Domerq, a réformé cette décision, par les motifs suivants : « Bien qu'il soit constant que l'Etat a traité amiablement avec Texier pour l'acquisition du terrain de ce dernièr, nécessaire à l'assiette du chemin de fer ; cette acquisition qui n'a eu d'autre but que de prévenir une expropriation qui fut nécessairement in-

tervenue à défaut de traité amiable, ne peut être considérée comme purement volontaire ; d'autre part, s'il n'est pas impossible que l'Etat se fut prêté sur la demande de Texier, à ménager à celui-ci un passage le long de la voie ferrée, pour aboutir au passage de niveau le plus proche, l'Etat pouvait s'y refuser, et le défaut de vigilance que l'on impute sous ce rapport à Texier, ne saurait dans tous les cas constituer une faute de nature à entrainer pour lui déchéance à invoquer la servitude due aux termes du droit à tout propriétaire de fonds enclavé ».

Ajoutons que les acquisitions même volontaires n'interviennent généralement qu'après l'approbation des plans parcellaires, qui constituent des décisions administratives, au sujet des terrains à occuper, des travaux à faire et des chemins à rétablir, et qu'on ne peut imputer à faute à un riverain, les décisions prises à ce sujet au moment ou on lui propose une cession volontaire et à défaut on le menace d'une expropriation. Le plus souvent même en pratique l'expropriation intervient préalablement, et les expropriés ne sont appelés qu'à accepter les offres qui leur sont faites, et dans ces conditions on ne peut leur reprocher de n'avoir pas réclamé l'établissement d'un chemin que le concessionnaire n'a pas la possibilité de donner. D'ailleurs que resulterait-il du système du Tribunal d'Alger, le propriétaire enclavé après expropriation ou cession qu'on appelle volontaire et que j'appelle forcée, car il ne peut y avoir de volontaire que l'accord sur le prix,

n'aurait plus aucun moyen de pénétrer chez lui et de faire cesser l'enclave. Les tribunaux en effet ne pourraient lui accorder un passage sur le terrain incorporé au domaine public, comme partie du chemin de fer, ils devraient lui refuser un passage sur les riverains, il y aurait donc des propriétés qui deviendraient inabordables dans les conditions de localités les plus faciles et par le fait direct de l'expropriation, ce qui n'est pas possible. Le propriétaire enclavé par le fait du prince ou mieux de la loi qui lui a enlevé ses passages, ne peut être considérée comme en faute, et il pourra pour faire cesser cet enclave, user des moyens que la loi lui donne. Que si pour se fäire attribuer une plus forte indemnité il a refusé des moyens de communication, qu'il eut pu obtenir facilement de l'expropriant, et il n'a pas craint de grever le champ de son voisin, ce sera une considération qui pourra influer sur le chiffre de l'indemnité qu'il aura lui-même à payer, mais ce ne peut être une raison d'interdire d'une manière absolue l'accès d'un champ ou d'un domaine.

§ IV.

Subventions pour dégradations extraordinaires des chemins à l'occasion de la construction des chemins de fer ou des réparations qui y sont effectuées.

SOMMAIRE

303. Routes nationales et départementales.

[illegible]3. *Routes nationales et départementales.* — sage même excessif que l'on peut faire des routes ionales ou départementales, pour des exploitations icoles ou industrielles, ou pour la construction de raux publics, ne peut donner lieu au paiement d'innités ou de subventions, tant qu'il ne préjudicie au bon état de la chaussée de ces routes et de leur retien au point de vue de la circulation. Il n'en serait rement que si ces dégradations s'étendaient en de-'s des chaussées aux travaux d'arts, et que ces faits sent ainsi à constituer des contraventions de grande rie.

[illegible]4. *Chemins vicinaux, subventions pour dégrations extraordinaires.* — Il n'en est pas de même ce qui concerne les chemins vicinaux. Aux termes l'article 14 de la loi du 21 mai 1836 : « Toutes les

fois qu'un chemin vicinal entretenu à l'état de viabilité par une commune, sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de mines, de carrières, de forêts, ou de toute entreprise industrielle appartenant à des particuliers, à des établissements publics, à la couronne ou à l'Etat, il pourra y avoir lieu à imposer aux entrepreneurs ou propriétaires suivant que l'exploitation ou les transports auront lieu pour les uns ou pour les autres, des subventions spéciales, dont la quotité sera proportionnée à la dégradation extraordinaire, qui devra être attribuée aux exploitations.

» Ces subventions pourront au choix des subventionnaires, être acquittées en argent ou en prestations en nature, et seront exclusivement affectées à ceux des chemins qui y auront donné lieu.

» Elles seront réglées annuellement sur la demande des communes, par les Conseils de Préfecture, après des expertises contradictoires et recouvrées comme en matière de contributions directes.

» Les experts seront nommés suivant le mode déterminé par l'article 17 de la présente loi.

» Ces subventions pourront aussi être déterminées par abonnement ; elles seront réglées dans ce cas, par le préfet en Conseil de Préfecture ».

305. *Les Compagnies de chemins de fer y sont soumises à l'occasion de leurs travaux.* — L'article 14 de la loi du 21 mai 1836, que nous venons de citer, est applicable aux Compagnies de chemins de fer et à leurs

entrepreneurs et sous traitants, qui à raison de l'exécution des travaux causent des dégradations extraordinaires aux chemins vicinaux. En l'état de la généralité de notre article, l'opinion contraire n'était pas sérieusement soutenable et les tribunaux administratifs ont eu à faire plusieurs fois à ces Compagnies ou à leurs entrepreneurs application de cette disposition de la loi de 1836. (Conseil d'Etat, 28 juillet 1849, chemin de fer de Rouen au Havre contre commune de Mesnil Panneville ; 28 décembre 1849, chemin de fer de Rouen au Havre contre commune d'Yvetot ; 8 mars 1868, chemin de fer d'Orléans contre diverses communes ; 20 mars 1862, chemin de fer de Carmaux contre commune de Lescure ; le principe est formellement posé dans le dernier considérant de cet arrêt.

306. *Action directe de la commune contre la Compagnie en cas de sous traité.* — L'article 14 de la loi du 21 mai 1836, portant que les subventions pour dégradations extraordinaires, pèseront sur les entrepreneurs ou sur les propriétaires, suivant que les exploitations ou les transports qui auront occasionné les dégradations auront eu lieu pour les uns ou pour les autres ; dès qu'une Compagnie concessionnaire, aux termes de son cahier des charges, s'est engagée à exécuter tous les travaux nécessaires à l'établissement d'un chemin de fer : les transports qui sont effectués pour ces mêmes travaux, sur des chemins vicinaux, ont eu lieu pour cette Compagnie et pour l'exécution de son

entreprise. Les conventions qu'elle a pu passer avec des tiers pour la confection d'une partie des ouvrages du chemin de fer, n'ont pas pu changer vis à vis de tous les autres intéressés, le caractère et l'étendue des obligations résultant pour elle, soit des lois spéciales, soit de la loi spéciale et du cahier des charges qui la régissent. Dès lors, la Compagnie doit être tenue de réparer les dégradations causées aux chemins vicinaux, par suite des travaux qu'elle a dû exécuter ; sauf son recours s'il y a lieu contre les entrepreneurs. (Conseil d'Etat, 28 juillet 1849, chemin de fer de Rouen au Havre contre commune de Mesnil-Panneville (Seine Inférieure), au rapport de M. Reverchon et sur les conclusions de M. du Martroy ; Conseil d'Etat, 28 décembre 1849, chemin de fer de Rouen au Havre contre commune d'Yvetot, au rapport de M. Lucas et sur les conclusions de M. Vuitry ; Conseil d'Etat, 8 mars 1860, chemin de fer d'Orléans contre communes de St-Etienne, Montluc, etc., M. Lemarié, rapporteur, M. Ch. Robert, commissaire du gouvernement. Dans le même sens, M. Blanche, *Contentieux des chemins de fer*, 2e partie, jurisprudence de 1860 à 1866, n° 9, page 16. M. Cotelle, *Cours de droit administratif, appliqué aux travaux publics*, n° 509, t. 4, page 228.

307. *Constatations insuffisantes ; déchéance.* — Les Compagnies ou leurs entrepreneurs, ne sont tenus de supporter le payement d'une subvention pour dégradation, que si elle est réclamée dans des conditions de

temps et de délai qui permettent aux experts de constater dans quel état était le chemin au moment ou les transports dont on se plaint ont commencé, et quelles ont été les dégradations réellement causées par ces transports. Il ne suffirait pas que les experts dans l'impossibilité de faire ces constatations se fussent bornés à calculer les frais d'entretien et la partie qui pourrait être considérée comme extraordinaire, puis à mettre à la charge de la Compagnie ou des entrepreneurs, dans cette partie une somme proportionnelle à l'importance de leurs transports par rapport à l'ensemble de ceux qui ont été opérés sur les chemins (Conseil d'Etat, 8 novembre 1872, Legrand et Peyronnet contre communes de Beaumont et de Laives). Cependant le Conseil d'Etat, le 10 avril 1867, a déterminé dans des conditions à peu près analogues, la subvention à payer par le sieur Belin, pour dégradations extraordinaires causées à un chemin vicinal par le transport de marchandises opéré de son établissement à la gare de Brunoy et de cette gare à son établissement ; mais le sieur Belin ne contestait pas l'existence des dégradations et l'obligation de les réparer et se bornait à demander décharge d'une partie de la subvention fixée par le Conseil de Préfecture qu'il soutenait être exagérée, et le Conseil d'Etat a réduit cette subvention de 1778 fr. à 500 fr.

208. *Dommages causés aux chemins vicinaux par la fréquentation des gares*. — Il ne sera pas inutile de faire remarquer, que s'il est dû une subvention pour

les dégradations extraordinaires que supportent les chemins vicinaux à l'occasion des transports de matériaux nécessaires à la construction des chemins de fer, il n'en est plus de même lorsque ces chemins vicinaux n'ont été fréquentés qu'à l'occasion de transports de marchandises provenant des gares, la Compagnie concessionnaire n'ayant alors usé de la voie publique que dans les conditions de sa destination (Conseil d'Etat, 25 mars 1865, chemin de fer de Lyon à la Méditerranée contre commune de Montpellier ; 28 mai 1866, chemin de fer de Paris à la Méditerranée contre commune de Lunel). Il en serait de même à plus forte raison si les transports avaient été opérés par les particuliers, propriétaires, négociants ou voituriers pour leur compte, en pareil cas surtout aucune subvention ne pourrait être réclamée à l'encontre des Compagnies concessionnaires (Conseil d'Etat, 15 février 1866, chemin de fer de Paris à Lyon contre communes de Valergues et de Lausargues (Hérault) et l'arrêt du 28 mai 1866 sus indiqué).

309. *Fréquentation des chemins particuliers ; conventions ; compétence.* — Les Compagnies concessionnaires ou leurs entrepreneurs ne peuvent se servir des chemins appartenant à des particuliers que du consentement de ces derniers, et en remplissant les conditions auxquelles le droit de passage leur aura été concédé par les conventions privées, pendant l'exécution des travaux. Si l'exécution de ces conventions ou

des autorisations consenties par les propriétaires donnaient lieu à des difficultés, les tribunaux civils pourraient seuls en connaître. Ces conventions n'ont en effet aucun caractère d'intérêt public ; ce sont des accords intervenus entre des personnes privées agissant pour la défense et la sauvegarde de leurs intérêts particuliers.

310. *Propriété.* — Il est inutile d'ajouter qu'à moins de dispositions formelles, le droit d'usage du chemin privé consenti pendant la durée des travaux, n'en change, ni la nature ni la propriété, et que lorsque les travaux d'établissement de la voie sont terminés, le consentement au passage donné à l'entrepreneur pour un but et un temps déterminés cesse, et le propriétaire reprend la propriété de ses chemins dont il ne s'est jamais désinverti, dans le même état de liberté qu'avant l'autorisation.

311. *Chemins particuliers ; accupation temporaire.* — Il pourrait se faire que le riverain des terrains que doit occuper la voie ferrée, s'opposa formellement à ce que on pratiqua sur son fond et sur ses chemins particuliers un passage, pour pénétrer sur les terrains que doit occuper la voie après la construction, et que cependant la disposition des lieux ne permit pas d'arriver aux terrains destinés au chemin de fer et acquis amiablement ou par expropriation, sans emprunter temporairement un passage sur les terres et les chemins voisins. La Compagnie ou l'entrepreneur en justifiant

de la nécessité de l'occupation de ces chemins, pourrait obtenir du préfet un arrêté d'occupation temporaire. L'indemnité qu'il aurait à payer en pareil cas serait réglée suivant les principes applicables en ces matières d'après l'article 4 de la loi du 28 pluviose an VIII, par les Conseils de Préfecture.

§ V.

Indemnités à la suite d'accidents sur les croisements des voies de terre et de fer

—

SOMMAIRE

312. Responsabilité des Compagnies et des particuliers à la suite d'accidents arrivés sur la partie de la voie ferrée servant de communication aux voies de terre.

313. Accident ; responsabilité de la Compagnie engagée malgré l'observation des règlements.

314. Accident sur un passage à niveau par suite de la non fermeture des barrières.

312. *Responsabilité des Compagnies et des particuliers à la suite d'accidents arrivés sur la partie de la voie ferrée servant de communication aux voies de terre.* — Terminons cette étude sur les indemnités par

quelques m[illegible] les indemnités qui peuvent être réclamées à la suite d'accidents qui se produiraient sur les croisements des voies de terre et de fer. La circulation sur les passages à niveau, donne souvent lieu à des accidents qui peuvent engager la responsabilité des Compagnies, soit que ces passages n'aient pas été établis ou maintenus dans les conditions règlementaires, soit que les agents proposés à leur garde aient commis une faute. En cas pareils la Compagnie peut être tenue au payement d'indemnités pour réparation des préjudices causés par ces accidents. D'un autre côté le public qui fréquente ces passages, doit également se conformer aux règles de police faites pour que la circulation sur la voie ferrée ne soit point génée et à ce qu'aucun accident n'arrive à ceux que transportent les trains. La violation de ces règles pourrait entrainer les plus facheuses conséquences et soumettre les auteurs des accidents qui pourraient se produire aux peines les plus graves et à une responsabilité pécuniaire, qu'on peut considérer comme sans limites eu égard à la plupart des fortunes particulières.

313. *Accident ; responsabilité de la Compagnie engagée malgré l'observation des règlements.* — Bien qu'on ne puisse pas reprocher aux agents de la Compagnie une inobservation des règlements de police concernant les chemins de fer, la responsabilité de la Compagnie peut être encore engagée, si un accident s'est produit et qu'on puisse reprocher soit à la Com-

pagnie, soit à ses agents une imprudence, ou une négligence, à raison des circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit, et dès lors cet accident peut donner lieu à des allocations d'indemnité, sans qu'on puisse reprocher aux tribunaux d'empiéter sur les attributions de l'autorité administrative en proclamant ainsi indirectement l'insuffisance ou l'inefficacité des règlements (Cour de Cassation, 19 août 1863). En effet, les règlements ont des dispositions générales destinées à régir l'ensemble d'un réseau, et on ne saurait y introduire ces dispositions exceptionnelles, qui nécessaires pour prévenir les accidents sur tels points donnés, seraient une gène grave et inutile apportée au public sur l'ensemble du réseau. Et s'il est nécessaire d'après les règles ordinaires de la prudence la plus vulgaire, de prendre sur ce point suivant les circonstances exceptionnelles, de temps, de lieu, d'encombrement, etc. des mesures, et que les tribunaux apprécient que l'oubli de ces précautions constitue une imprudence ou une négligence coupables, ils y trouveront une faute engageant la responsabilité de la Compagnie et l'obligeant à réparer le préjudice résultant de cette faute.

314. *Accident sur un passage à niveau par suite de non fermeture de barrières.* — Le Tribunal de la Seine a décidé le 20 décembre 1862, que les Compagnies devant veiller à la sureté des personnes, qui traversent les passages à niveau, il y a négligence de leur part à ne pas empêcher les piétons de s'y engager au

Modifications aux anciens chemins ; ouverture de nouvelles voies.

Passages à niveau.

. Déclassement de partie du chemin de fer ; suppression de gares.

. Mesures de police.

. Délimitation du domaine public.

. Actions en justice.

D. — *Ministre de l'intérieur*

'. Chemins de fer d'intérêt local.

E. — *Ministre de la guerre.*

3. Communication des projets de chemin de fer.

F. — *Préfets*

9. Arrêtés de cessibilité.

0. Déplacement des chemins vicinaux.

1. Délivrance des permissions de voirie.

2. Modification des chemins vicinaux dans les terrains militaires.

3. Occupations temporaires.

4. Dégradations extraordinaires des chemins vicinaux.

5. Passages à niveau.

6. Mesures de police.

7. Poursuite des contraventions.

8. Chemins de fer d'intérêt local.

G. — *Maires*

9. Attributions générales.

0. Enquête précédant l'expropriation.

1. Actions en justice.

2. Réception des chemins [illegible].

3. Alignement.

4. [illegible]

CHAPITRE VI.

COMPÉTENCE · PROCÉDURE

---

§ I.

Compétence

—

SOMMAIRE

315. Objet de ce paragraphe.

A. — *Pouvoir législatif.*

316. Etablissement des chemins d'intérêt général.

B. — *Chef du pouvoir exécutif.*

317. Exécution des chemins de fer d'intérêt local.

C. — *Ministre des travaux publics.*

318. Etablissement des chemins de fer d'intérêt local.
319. Approbation des travaux des chemins de fer d'intéi général.
320. Passages provisoires.

. Modifications aux anciens chemins ; ouverture de nouvelles voies.
. Passages à niveau.
. Déclassement de partie du chemin de fer ; suppression de gares.
4. Mesures de police.
5. Délimitation du domaine public.
6. Actions en justice.

D. — *Ministre de l'intérieur*

7. Chemins de fer d'intérêt local.

E. — *Ministre de la guerre.*

8. Communication des projets de chemin de fer.

F. — *Préfets*

9. Arrêtés de cessibilité.
0. Déplacement des chemins vicinaux.
1. Délivrance des permissions de voirie
2. Modification des chemins vicinaux dans les terrains militaires.
3. Occupations temporaires.
4. Dégradations extraordinaires des chemins vicinaux.
5. Passages à niveau.
6. Mesures de police.
7. Poursuite des contraventions.
8. Chemins de fer d'intérêt local.

G. — *Maires.*

9. Attributions générales.
0. Enquête précédant l'expropriation.
1. Actions en justice.
2. Réception des chemins déviés.
3. Alignement.
4. Introduction sur la voie.

315. *Objet de ce paragraphe.* — Dans la partie de ce travail qui précède, et dans celle qui suit, j'ai eu ou j'aurai à examiner diverses difficultés de compétence à l'occasion des questions qui se présentent, je suis entré à cette occasion ou j'entrerai, dans des développements qui me permettent de me borner ici à indiquer analytiquement les principales décisions rendues sur la compétence. Quelques unes d'entr'elles ont été l'objet d'observations de ma part ou n'ont été acceptées qu'avec certaines réserves, je ne reviendrai pas sur tous ces développements auxquels je ne peux que renvoyer, je me bornerai en quelque sorte à une simple nomenclature des arrêts rendus quant à la compétence sur les matières qui font l'objet de cette étude.

A. — Pouvoir législatif.

316. *Etablissement des chemins d'intérêt général.* - Le pouvoir législatif décide l'établissement des chemins de fer d'intérêt général (loi de finances du 21 avril 1832, lois du 7 juin 1833, 3 mai 1841, 27 juillet 1870).

B. — Chef du Pouvoir exécutif.

317. *Exécution des chemins de fer d'intérêt local.* — Un décret délibéré en Conseil d'Etat déclare l'utilité publique et autorise, sur le rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics, l'exécution des chemins de fer d'intérêt local, dont la direction et les conditions d'exécution ont été arrêtées par le Conseil Général (loi du 12 juillet 1865, art. 2 ; loi du 10 août 1871, art. 46).

C. — Ministre des travaux publics.

318. *Etablissement des chemins de fer d'intérêt local.* — C'est sur son rapport et celui du ministre de l'intérieur, que après la délibération du Conseil Général qui fixe la direction et les conditions d'exécution des chemins de fer d'intérêt local, est rendu le décret qui déclare l'utilité publique et autorise l'exécution de ces chemins (loi, 12 juillet 1865, art. 2).

319. *Approbation des travaux des chemins de fer d'intérêt général.* — Il est chargé d'approuver les plans et projets des chemins de fer d'intérêt général et de leurs dépendances, et tout ce qui concerne les travaux, (article 3 du cahier des charges).

Il fixe l'emplacement des gares et stations, (article 9 du cahier des charges : Cour de Cassation, 9 janvier 1839, Mignon contre chemin de fer de St-Germain).

Il règle le mode et les dispositions des clôtures le ng de la voie ferrée, et le Conseil de Préfecture ne ›ut en faire substituer d'autres (Conseil d'Etat, 24 ai 1859, chemin de fer de l'Ouest contre Waltier.

Il approuve, s'il y a lieu, les modifications aux plans imitifs ; (article 3, § 2 du cahier des charges ; Conseil Etat, 12 août 1848, chemin de fer du Nord ; 20 no›mbre 1874, ville de Montluçon).

320. *Passages provisoires.* — Il détermine les passges provisoires pendant les travaux ; article 17 du hier des charges.

321. *Modifications aux anciens chemins, ouvertu- : de nouvelles voies.* — Il règle les modifications à ire aux chemins existants qui sont atteints par l'exécu›n des travaux, et les conditions de leur rétablisseent, (Conseil d'Etat, 11 mars 1843, chemin de fer de rasbourg contre Laurentz et consorts ; 9 décembre ›52, ville de Valenciennes ; 2 janvier 1857, Prével ; › avril 1857, commune d'Aulnay ; 1er mai 1858, mmune de Pexiora ; 1er septembre 1858, chemin de r du Nord ; 8 février 1864, commune d'Arnouville ; ‹ août 1865, ville de Paris ; 1er avril 1869, ville de reux ; 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans ; 12 illet 1871, Thomas ; 20 juin 1873, Deslys ; 20 mars ›74, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditernée ; 20 novembre 1874, ville de Montluçon).

Il peut même prononcer la suppression du chemin

occupé par la voie ferrée, (Conseil d'Etat, 1er septembre 1858, chemin de fer du Nord).

Sans qu'un recours contentieux soit ouvert contre ses décisions, à moins d'accès de pouvoirs.

Il est sans droit pour ordonner le prolongement des chemins déviés, à la charge d'un service étranger au concessionnaire, (Conseil d'Etat, 14 août 1865, ville de Paris).

Il peut concéder ou refuser, toujours sans recours contentieux possible des voies d'accès sur le chemin de fer, (Conseil d'Etat, 15 avril 1857, commune d'Aulnay; 21 juillet 1874, chemin de fer du Midi, contre Noël et Montperney).

Ordonner dans les mêmes conditions l'ouverture d'un chemin latéral au chemin de fer, (Conseil d'Etat, 12 juillet 1871, Thomas contre chemin de fer de Paris à Dieppe).

Fixer la largeur a donner par la Compagnie aux voies d'accès aux gares et stations (Conseil d'Etat, 29 décembre 1853, chemin de fer de Dieppe à Fécamp), sauf aux Compagnies à porter devant les Conseils de Préfecture les difficultés, en ce qui concerne leurs obligations au point de vue financier.

Ordonner la remise des chemins créés ou rendus aux divers services (Conseil d'Etat, 1er avril 1869, ville de Dreux), et mettre leur entretien à la charge de ces services (Conseil d'Etat, 9 décembre 1852, ville de Valenciennes ; 4 juillet 1873, chemin de fer et docks de St-

uen), sauf aux intéressés à débattre devant les tribunaux compétents les droits qui peuvent leur compéter.

822. *Passages à niveau.* — En ce qui concerne spécialement les passages à niveau, le ministre des travaux publics.

Décide sans recours contentieux ceux qu'il y a lieu d'établir ou de refuser (Conseil d'Etat, 15 avril 1857, commune d'Aulnay).

Il approuve les plans et projets de ces passages (cahier des charges et Conseil d'Etat, 20 juin 1873, chemin de fer d'Orléans contre Deslys).

Ordonne la prise de possession de la voie publique qui doit être transformée en passage à niveau (Conseil d'Etat, 12 décembre 1851, Godde contre chemin de fer d'Orléans).

Fixe notamment si l'établissement de contre rails est nécessaire dans un intérêt de sureté du passage (Ordonnance du 15 novembre 1846, art. 5).

Règle sur la proposition de la Compagnie, le mode, la garde et les conditions de service des barrières de ces passages (même ordonnance, art. 4).

Détermine les cas dans lesquels il y a lieu d'établir une maison de garde (cahier des charges, art. 13)

Indique les passages à niveau qui doivent être [illegible] és (ordonnance du 15 novembre 1846, ar[illegible]

Prend des arrêtés généraux sur le cla[illegible] police de ces passages, approuvant les arr[illegible] ets sur ces matières (arrêté ministériel du 5[illegible]



1866 pour le réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

323. *Déclassement de partie du chemin de fer; suppression de gares.* — Le ministre des travaux publics doit encore autoriser les déclassements des parties du chemin de fer devenues inutiles pour le service.

Il peut ordonner la suppression d'une gare (Conseil d'Etat, 28 janvier 1864, Hachard contre Guinard).

En diminuer les services (Conseil d'Etat, 20 août 1864, gare de la Guillotière).

Et les supprimer complètement (Conseil d'Etat, 11 décembre 1874, chemin de fer du Midi).

Refuser le rétablissement d'une station supprimée, (Conseil d'Etat, 28 janvier 1864, Hachard).

324. *Mesures de police.* — Le ministre des travaux publics est chargé d'approuver les arrêtés préfectoraux sur la police des chemins de fer et en particulier des gares, (loi, 15 juillet 1865, art. 21 ; ordonnance du 15 novembre 1846, art. 1 ; arrêté des travaux publics du 15 avril 1850, art. 1).

325, *Délimitation du domaine public.* — L'autorité administrative est seule compétente pour délimiter le domaine public, à ce titre elle est chargée de la délimitation des chemins de fer qui font partie du domaine public.

326. *Actions en justice.* — Les actions en répression et les actions concernant la propriété des chemins de fer ne peuvent être exercées que par le ministre et le préfet. Ils peuvent seuls exercer une action en suppression des servitudes de vue et d'égout qu'un riverain voudrait établir sur le chemin de fer,

D. — Ministre de l'intérieur.

327. *Chemin de fer d'intérêt local.* — C'est sur son rapport et celui du ministre des travaux publics, qu'est rendu le décret qui déclare l'utilité publique et autorise l'exécution des travaux d'un chemin de fer d'intérêt local, (loi 12 juillet 1865, art. 2, § 2).

E. — Ministre de la guerre.

328. *Communication des projets de chemin de fer.* — En dehors des travaux compris dans une zone militaire, pour lesquels il existe des règles spéciales, le ministre des travaux publics, doit communiquer au ministre de la guerre, toute proposition tendant à la création d'un chemin de fer, soit d'intérêt général, soit d'intérêt local, non compris dans la zone frontière.

Si le ministre de la guerre déclare que son département est désintéressé, ou si dans les deux mois il n'a fait aucune réponse, l'affaire suit son cours, sans autre intervention de l'autorité militaire.

Si le ministre estime que la ligne présente un intérêt militaire, il reçoit sur sa demande communication des projets.

Si après cette communication l'accord ne s'établit pas entre le ministre de la guerre et celui des travaux publics, la commission mixte des travaux publics est consultée. Le dossier lui est adressé à cet effet, sans qu'il soit nécessaire de passer au préalable, par les formalités prescrites en matière de travaux mixtes.

L'avis de la commission mixte est joint au dossier, qui est renvoyé au ministre des travaux publics, et il y reste annexé lorsque ce dossier est ensuite soumis soit au Conseil d'Etat, soit à l'Assemblée Nationale.

Une expédition du même avis est adressée au ministre de la guerre, (décret du 2 avril 1874, articles 1 et 4, sur les commissions mixtes des travaux publics; voyez encore les décrets des 10 et 16 août 1853, la loi du 7 avril 1851, article 3 ; les décrets des 31 juillet 1861, 15 mars 1862 et 3 mars 1874).

F. — Préfets.

329. *Arrêté de cessibilité*. — Après enquête prennent des arrêtés pour déterminer les terrains qui doivent-être cédés ou expropriés pour l'établissement des travaux de chemins de fer et le rétablissement des chemins déviés (loi, 3 mai 1841, art. 11).

330. *Déplacement de chemins vicinaux*. — Quelques cahiers des charges, leur donnent le droit d'autoriser le déplacement des chemins vicinaux aux abords des chemins de fer en construction, (article 16 de ces

rs des charges ; Conseil d'Etat, 10 février 1859, in de fer de l'Est).

1. *Délivrance des permissions de voirie.* — ent les permissions de voirie sur les voies d'accès ares et le long des chemins de fer, (loi, 15 juillet , art. 3, § 1 ; Conseil d'Etat, 22 juillet 1848, iois ; 16 avril 1851, dame Delier ; 27 août 1857, -Martin ; 15 décembre 1859, Klein ; 26 juin Lebrun de Blon).

is pouvoir subordonner leurs arrêtés a des condiétablissant des servitudes étrangères au régime de nde voirie, (Conseil d'Etat, 15 décembre 1859,

•

Modification de chemins vicinaux dans les termilitaires. — Ordonnent les modifications réclapar l'administration de la guerre aux chemins ux, dans les terrains militaires à la suite de l'exédes chemins de fer, (observations du ministre de rre dans l'affaire Prevel, jugée par arrêt du Conseil du 2 janvier 1857).

Occupations temporaires. — Peuvent ordonndant l'exécution des travaux l'occupation des is et chemins privés reconnus nécessaires pour xécution et notamment pour se rendre sur les ers et y porter des matériaux.

334. *Dégradations extraordinaires des chemins vicinaux.* — Les préfets règlent en Conseil de Préfecture la subvention à payer par abonnement pour dégradations extraordinaires des chemins vicinaux, (loi, 21 mai 1836, art. 14).

335. *Passages à niveau.* — Ils peuvent enjoindre à la construction, de fermer par des barrières des passages à niveau, même avant la livraison du chemin au public, si la circulation est ouverte sur la voie pour le transport du ballast et des matériaux, et qu'il y ait danger à maintenir libre l'accès des passages, (Conseil d'Etat, 4 août 1876, chemin de fer de Lille à Valenciennes).

Ils peuvent prendre des arrêtés sur la proposition des Compagnies et l'approbation du ministre, pour faire le classement des passages à niveau, et déterminer ceux sur lesquels la circulation est temporairement interdite et régler le temps que durera cette interdiction pour les manœuvres des gares, (arrêté ministériel du 31 décembre 1866, pour le réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

Ils peuvent encore prendre des arrêtés pour déterminer l'assiette des passages à niveau, indiquer le mode de construction des barrières et prescrire les mesures de surveillance destinées à garantir la sécurité des voyageurs et des animaux qui peuvent le traverser, (loi, 15 juillet 1845, art. 4 ; Cour d'Appel de Poitiers, 20 juillet 1876, Bélian contre la Compagnie d'Orléans).

Sous l'approbation du ministre, déterminent les passages qui doivent être éclairés, (ordonnance du 15 novembre 1846, art. 6).

336. *Mesures de police.* — Les préfets peuvent prendre sous l'approbation du ministre, des arrêtés pour l'exécution des lois et ordonnances sur la police, la sureté et l'exploitation des chemins de fer, (loi 15 juillet 1845, art. 21 ; ordonnance du 15 novembre 1850, art. 2).

Notamment sur l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours des gares et stations, (ordonnance du 15 novembre 1846, art. 1). Nous signalerons dans le dernier chapitre les difficultés auxquelles l'exercice de ce droit a donné lieu.

Ils rendent exécutoires les états de dépenses faites pour des réparations ordonnées d'office, (cahier des charges, art. 30, § dernier).

337. *Poursuite des contraventions.* — Ils sont chargés de poursuivre devant les tribunaux compétents la repression des contraventions de grande voirie, et notamment de celles commises par les concessionnaires et concernant la viabilité des routes, (loi, 15 juillet 1865, art. 12 à 15).

338. *Chemins de fer d'intérêt local.* — Le préfet approuve les projets définitifs des chemins de fer d'intérêt local , après avoir pris l'avis de l'ingénieur en

chef, homologue les tarifs et contrôle l'exploitation, (loi, 12 juillet 1865, art. 2, § 3). Il est quant à ce, substitué aux attributions dévolues au ministre, pour les chemins d'intérêt général.

Le préfet peut dispenser de poser des clotures sur tout ou partie d'un chemin d'intérêt local. Il peut également dispenser d'établir des barrières au croisement des chemins peu fréquentés, (même loi, art. 4).

Il en est de même pour les chemins industriels, (même loi, art. 8).

Il détermine les passages provisoires pendant les travaux (cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local).

G. — Maires.

339. *Attributions générales.* — Aux termes des lois générales d'attribution, les maires doivent veiller à la sureté, à la propreté et à la salubrité dans les rues, chemins, lieux et édifices publics.

340. *Enquête pendant l'expropriation.* — En nos matières, le maire est spécialement chargé de procéder aux enquêtes qui doivent précéder la désignation des terrains à acquérir, ou exproprier pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, (loi, 3 mai 1841, art. 5 et suivants).

Il fait partie de la commission chargée de recevoir les observations des intéressés, de donner son avis sur

les réclamations auxquelles l'enquête a donné lieu et de proposer s'il est nécessaire des changements au tracé proposé par les ingénieurs, (même loi, art. 8 et suivants).

Le maire de chaque commune peut ainsi s'assurer d'une manière exacte, si les projets ne modifient pas d'une manière facheuse le système de la viabilité de sa commune, faire faire par les agents-voyers les vérifications nécessaires, inviter le Conseil Municipal à en délibérer et défendre devant la commission les intérêts de ses administrés et ceux de la commune.

841. *Actions en justice.* — Inutile d'ajouter que si les travaux entrainent la commune dans des difficultés dont elle ne peut avoir une solution satisfaisante par la voie gracieuse, c'est le maire qui aura à soutenir les actions qu'elle croira devoir former par la voie contentieuse.

842. *Réception des chemins déviés.* — Lorsque les chemins appartenant à la commune et qui ont été déviés lui sont rendus, le maire a seul qualité pour accepter régulièrement cette remise, (Conseil d'Etat, 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans).

843. *Alignement.* — Le maire a qualité pour délivrer des alignements sur les voies publiques communales déviées et rendues au service municipal.

844. *Introduction sur la voie.* — Les maires ont

le droit de s'introduire dans l'enceinte de la voie, d'y circuler ou stationner pour l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes ou de leurs insignes, (ordonnance du 15 novembre 1846, art. 62).

345. *Limites du pouvoir de police.* — D'après une circulaire ministérielle du 7 janvier 1855, citée par M. A. Grun, *Traité de la police administrative*, n° 197, page 124. La police municipale s'exerce sur la partie du territoire communal, occupée par les gares des chemins de fer et par leurs abords, pour ce qui concerne ses attributions ordinaires dans toute la commune, mais elle s'arrête lorsqu'elle rencontre la police spéciale de l'exploitation. La limite entre les deux autorités peut être difficile à marquer ; en cas de conflit, c'est le ministre qui se réserve d'indiquer à l'autorité municipale le point ou cesse sa compétence.

Un maire n'a point le droit de défendre le stationnement des trains, dans une ville, sur un point longeant des promenades publiques, même dans le but d'empêcher que la fumée ou des odeurs désagréables ne gênent ceux qui fréquentent ces voies publiques, (Cour de Cassation, 16 décembre 1864, chemin de fer d'Orléans).

Il ne peut faire des règlements de police, applicables au chemin de fer et à ses dépendances, (Cour de Cassation, 17 mars 1866, Hanon).

H. — Conseil général.

346. *Chemins de fer d'intérêt local.* — Le Conseil

général arrête après instruction préalable par le préfet la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exécution, (lois, 12 juillet 1865, art, 2, § 1 ; 10 août 1871, art. 46, § 12).

I. — Conseils de Préfecture.

847. *Demandes d'indemnité pour modifications de chemins.* — Connaissent des demandes en indemnité formées à raison des modifications de tracé ou de profil apportées aux voies de terre, par suite de l'exécution des chemins de fer, (Cour de Nimes, 10 juin 1840. Conseil d'Etat, 28 décembre 1854, chemin de fer de Paris à Lyon contre Menassier ; 26 août 1858, Crispon ; 29 mars 1860, chemin de fer de l'Ouest ; 20 mars 1862, chemin de fer de Carmaux ; 8 février 1864, commune d'Arnouville ; 14 août 1865, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ; 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans ; 4 juillet 1873, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ;Cour de Cassation 26 juin 1866).

Des demandes en indemnité pour retrécissement de rues, par suite de l'établissement d'un chemin de fer, si ces demandes sont formées non par la commune mais par les riverains, (Conseil d'Etat, 8 décembre 1859, chemin de fer du Midi).

Pour conversion du sol d'un chemin en un passage à

niveau, (Conseil d'Etat, 1er mai 1858, commune de Pexiora).

Pour apprécier si le déplacement du chemin a été régulièrement opéré et s'il est dû une indemnité de ce chef, (même arrêt ; Cour de Nimes, 1840. Conseil d'Etat, 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans).

Pour apprécier les difficultés sur la portée et la validité des décisions administratives, modifiant les tracés des chemins, (Conseil d'Etat, 2 janvier 1857, Prével).

Mais il ne connait pas de l'indemnité due à raison du sol des chemins non classés, occupés par la voie ferrée, (Conseil d'Etat, 29 mars 1860 , chemin de fer de l'Ouest).

348. *Suppression des chemins.* — Le Conseil de Préfecture est compétent pour statuer sur les actions en indemnité, résultant de la suppression des chemins à l'occasion de l'établissement des voies ferrées, (Conseil d'Etat, 8 décembre 1859 , Fiquet ; 24 juillet 1856, Begouin ; 20 mars 1862, chemin de fer de Carmaux).

C'est également à lui qu'il appartient de connaître des suppressions de servitudes sans dépossession du fonds, (Cour de Cassation, 26 avril 1865, l'Etat contre Lebaudy ; 27 janvier 1868, Horliac contre Darblay. Dans le même sens, Conseil d'Etat, 15 juin 1842, Phalipau contre Dufaud. La jurisprudence de la Chambre des Requêtes de la Cour de Cassation, s'était affirmé dans un sens contraire, par l'arrêt de rejet du 2 février 1859, chemin de fer de Lyon, contre Flottard).

349. *Exécution de travaux.* — Le Conseil de Préfecture, ne peut prescrire l'exécution de certains travaux, ou modifier l'exécution des travaux prescrits par l'administration, (Conseil d'Etat, 31 janvier 1848, chemin de fer du Gard, et autres arrêts très nombreux).

Et spécialement régler un mode de cloture, autre que celui déterminé par l'administration, (Conseil d'Etat, 24 mai 1859, chemin de fer de l'Ouest contre Valtier).

350. *Modifications aux travaux.* — Il connait des indemnités dues pour dommages résultant de modifications aux travaux précédemment ordonnés, si ces modifications ont été régulièrement approuvées, (Cour de Colmar, 20 février 1840. Conseil d'Etat, 28 décembre 1854, chemin de fer de Lyon contre Belin Menassier ; 26 mai 1859, chemin de fer de l'Ouest contre ville d'Evreux. Cour de Cassation, 26 juin 1866 et Cour de Toulouse, 27 juin 1867, après renvoi, chemin de fer d'Orléans contre Sandral.

351. *Travaux non autorisés.* — Il est incompétent pour connaitre des dommages résultant de travaux non autorisés, (Conseil d'Etat, 17 mars 1859, chemin de fer de l'Ouest contre Martel).

352. *Inexécution d'obligations.* — Mais il connait des indemnités qui peuvent être dues à l'occasion des dommages causés par l'inexécution des travaux ordon-

nés, (Conseil d'Etat, 29 mars 1860, chemin de fer de l'Est).

Ou acceptés, (Conseil d'Etat, 28 décembre 1854, chemin de fer de Lyon contre Belin Menassier).

353. *Dommages résultant des travaux.* — En règle générale les Conseils de Préfecture, connaissent de toutes les actions, résultant des dommages causés par l'exécution des travaux publics régulièrement approuvés. Jurisprudence constante.

Ils connaissent des réparations dues à l'occasion de dégradations de chemins vicinaux, où les Compagnies des chemins de fer ont déversé les eaux provenant des sources découvertes dans des tranchées, (Conseil d'Etat 4 juillet 1873, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre Gardon et commune de St-Cyr).

Des conséquences de la privation de l'usage d'un puits par suite du déplacement d'un passage à niveau, (Conseil d'Etat, 5 juillet 1871, dame Lavène, contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

Des atteintes portées à la solidité d'un mur dans le voisinage des travaux, (Cour de Caen, 7 février 1859 chemin de fer de l'Ouest contre Nicolle).

De l'ébranlement menaçant la solidité d'une maison, (Cour d'Amiens, 11 novembre 1858, Moral).

Des plaintes d'une commune qui prétend que les travaux l'obligeront à des dépenses pour rétablir la circulation sur une partie de son territoire, (Conseil d'Etat, 13 févr 1870, chemin de fer d'Orléans).

354. *Occupation temporaire. — Dégradations des chemins vicinaux.* — Les indemnités dues pour occupation temporaire des chemins particuliers en exécution d'arrêtés administratifs, sont réglées par les Conseils de Préfecture, (art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII).

Les subventions dues pour dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux par l'exécution des chemins de fer, sont réglées par les Conseils de Préfecture, (loi, 21 mai 1836, art. 14).

355. *Difficultés entre les Compagnies et les communes, l'Etat ou des tiers pour l'exécution du cahier des charges, de traités et conventions.* — Le Conseil de Préfecture est compétent pour fixer l'étendue des obligations de la Compagnie, d'après son cahier des charges, au sujet du paiement des terrains nécessaires à l'élargissement d'une voie publique, prescrite par l'administration, devant une gare, (Conseil d'Etat, 29 décembre 1853, chemin de fer de Dieppe à Fécamp).

Et d'une manière générale pour décider à la charge de qui est la dépense occasionnée par les travaux que l'administration oblige la Compagnie à exécuter, (Conseil d'Etat, 10 mars 1848, Brunet contre chemin de fer de Paris à Rouen ; 12 août 1848, chemin de fer du Nord ; 13 juillet 1850, chemin de fer de Strasbourg à Bâle ; 18 mai 1853, Compagnie des canaux d'Orléans et du Loing ; 20 juillet 1874, chemin de fer d'Orléans).

Ou qui doit supporter, d'après le cahier des charges, une indemnité réclamée pour défaut d'exécution de chemins déviés, (Conseil d'Etat, 29 mars 1860, chemin de fer de l'Ouest).

En un mot pour régler toutes les difficultés d'interprétation et d'application du cahier des charges, spécialement entre les concessionnaires et l'administration, (cahier des charges, art. 70. Conseil d'Etat, 12 août 1848, chemin de fer du Nord ; 13 juillet 1850, chemin de fer de Strasbourg à Bâle ; 29 décembre 1853, chemin de fer de Dieppe ; 20 juillet 1854, chemin de fer d'Orléans).

Pour connaitre des difficultés nées entre une ville, un département et une Compagnie, au sujet de l'entretien des chemins d'accès à une gare, (Conseil d'Etat, 9 décembre 1852, ville de Valenciennes ; 18 novembre 1853, Compagnies des canaux d'Orléans et du Loing ; 20 juillet 1854 et 22 novembre 1866, chemin de fer d'Orléans ; 1er avril 1869, ville de Dreux ; 4 juillet 1873, chemin de fer de St-Ouen).

Des difficultés entre mêmes parties, à raison des indemnités à payer à ceux qui souffrent des travaux sur voie, (Conseil d'Etat, 4 juillet 1873, chemin de fer d'Evreux à Elbeuf, etc. contre département de l'Eure).

Des difficultés entre une Compagnie et une ville, à la suite de traités relatifs au rétablissement des communications, (Conseil d'Etat, 26 mai 1859, chemin de fer de l'Ouest contre ville d'Evreux).

Et, en général de toutes difficultés de cette nature,

suites de traités entre les Compagnies et les villes, (Conseil d'Etat, 1er avril 1869, ville de Dreux).

Spécialement pour l'exécution des traités entre les villes et les Compagnies, concernant l'exécution des gares, (Cour de Cassation, 9 décembre 1861, chemin de fer d'Orléans contre ville de Montauban).

Le Conseil de Préfecture connait encore des plaintes résultant de ce que les travaux n'auraient pas été faits conformément aux prescriptions de l'administration, Conseil d'Etat, 28 novembre 1845, commune de St-Paul-en-Jarret contre chemin de fer de St-Etienne à Lyon ; 5 juin 1848, chemin de fer de Montpellier à Nimes ; 1er mai 1858, chemin de fer du Midi ; 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans).

De la gène apportée aux passages, par le défaut d'élagage des haies de clôture, (Cour de Cassation, 7 novembre 1866).

Il connait en général de toutes difficultés entre la Compagnie et l'administration au sujet de l'exécution des obligations résultant des traités, (Conseil d'Etat, 16 juillet 1840 et 17 juillet 1843, chemin de fer de St-Germain ; 13 juillet 1850, chemin de fer de Strasbourg).

Et notamment sous la loi du 11 juin 1842.

Il est compétent pour juger si les portions de routes délaissées par suite de l'exécution des chemins de fer, et les portions de voies ferrées déclassées ou distraites du service de la voie, appartiennent à l'Etat ou à la Compagnie d'après les cahiers des charges, (Conseil d'Etat, 26 janvier 1870, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ; 16 mai 1872, chemin de fer de

l'Est. Cour de Cassation, 24 août 1870, chemin de fer du Midi contre préfet de la Gironde, et même date, chemin de fer d'Orléans contre préfet du Finistère).

Mais il appartient aux tribunaux à l'exclusion des Conseils de Préfecture, de connaitre des décisions du jury d'expropriation, des engagements pris devant ce jury et dans des traités particuliers de cession, alors même qu'ils affectent la forme administrative, (jurisprudence constante).

Toutefois les dommages résultant des travaux, qui n'ont pas été réglés par le jury, et n'ont pas fait l'objet de conventions spéciales, sont de la compétence des Conseils de Préfecture, (Conseil d'Etat, 14 février 1861, chemin de fer du Midi).

356. *Pouvoir de repression.* — Les Conseils de Préfecture connaissent de la réparation des dégats commis dans l'enceinte des chemins de fer, (Cour de Cassation, 3 avril 1858, Derbré), et des poursuites en répression des contraventions de grande voirie concernant les mêmes chemins, (loi, 15 juillet 1845. Conseil d'Etat, 22 juillet 1848, Tournois).

En général de toutes les contraventions commises par les concessionnaires des chemins de fer aux cahiers des charges et décisions rendues en exécution de leurs clauses en ce qui concerne la viabilité des routes nationales, départementales et vicinales (loi, 15 juillet 1845, art. 12 et suiv.).

Spécialement des contraventions résultant du défaut

de barrières et de gardes, aux passages à niveau, (Conseil d'Etat, 4 août 1876, chemin de fer de Lille à Valenciennes).

De la pose de rails en saillie sur ces passages, (Conseil d'Etat, même arrêt).

Les Conseils de Préfecture connaissent encore des contraventions résultant de l'introduction des bestiaux sur la voie ferrée, (Conseil d'Etat, 1er septembre 1862, Dubourdonné ; 14 janvier 1863, Damiens ; 24 décembre 1863, Boyer ; 15 janvier 1868, Debrade ; 18 août 1869, Griffon ; 30 mai 1873, ministre des travaux publics contre Daminé, 21 novembre 1873, contre Bernard ; 20 novembre 1874 contre Vivien ; 30 avril 1875, ministre des travaux publics ; 14 mai 1875, ministre de l'intérieur contre Thomas et Sibily ; 2 juillet 1875, Deschateaux ; 28 janvier 1876, Suriray).

J. — Conseil d'Etat.

357. *Pourvoi contre les décisions du Conseil de Préfecture.* — Le Conseil d'Etat connaissant comme juge d'appel, des décisions des Conseils de Préfecture, est compétent pour statuer au second degré, sur toutes les difficultés qui sont de la compétence de ces Conseils.

358. *Pourvoi contre décisions ministérielles* — Nous avons signalé en indiquant les matières de la compétence du ministre, que toutes les décisions éma-

nant du ministre, à l'occasion de la déviation des chemins, et d'une manière générale à l'occasion de l'approbation des plans, sont des actes d'administration pure, insusceptibles d'un recours contentieux devant le Conseil d'Etat.

359. *Demandes en indemnités.* — Les demandes en indemnité résultant de la déviation des chemins ou de toute autre cause de même nature, ne peuvent être portées directement devant le Conseil d'Etat, (Conseil d'Etat, 28 novembre 1874, ville de Montluçon contre chemin de fer d'Orléans).

K. — Tribunaux civils.

360. *Travaux.* — Les tribunaux civils sont incompétents pour modifier une décision de l'autorité administrative, qui, pour l'établissement d'un chemin de fer, a autorisé le retrécissement d'une rue, (Cour de Cassation, Chambre Criminelle, 31 janvier 1855, chemin de fer de Versailles, rive gauche).

Ne peuvent ordonner des travaux sur rues pour rétablir les communications, (Cour de Paris, 25 novembre 1839, Hagerman contre chemin de fer de St-Germain).

Ne peuvent modifier les conditions de passages concédés par l'administration à des propriétaires de parcelles coupées par l'établissement d'un chemin de fer, (Conseil d'Etat, 11 mars 1843, chemin de fer de Strasbourg contre Lorentz).

Ni apprécier si un chemin a été régulièrement dépla-

cé par l'administration, (Conseil d'Etat, 2 janvier 1857, Prével).

Ne peuvent ordonner la destruction de barrières établies sur les chemins de fer, par ordre de l'administration et modifier ainsi les accès autorisés par elle, (Cour de Cassation, 21 juillet 1874, chemin de fer du Midi contre Noël et Montperney).

Ni ordonner la destruction des travaux exécutés par ordre de l'administration et la remise des lieux en leur ancien état, (jurisprudence constante, et en nos matières Conseil d'Etat, 15 mai 1858, département de la Gironde contre chemin de fer du Midi).

Ne peuvent annuler les modifications régulièrement apportées aux projets primitifs, (Colmar, 20 février 1840. Cour de Cassation, 26 juin 1866, chemin de fer d'Orléans contre Sandral).

L'arrêt de Colmar que nous venons de citer, attribuerait en pareil cas compétence à l'autorité judiciaire, pour statuer sur les indemnités, qui pourraient être réclamées à la suite de ces modifications, mais l'arrêt de la Cour de Cassation au contraire reconnait même pour ce cas l'incompétence des tribunaux de l'ordre judiciaire.

Connaissent du règlement de l'indemnité pour incorporation au chemin de fer du sol d'un chemin communal non classé, (Conseil d'Etat, 15 mai 1858, chemin de fer du Midi).

De l'indemnité due à un riverain, à raison d'un droit de passage conféré lors de la construction et supprimé par suite de modifications au tracé, (Cour de Cassation, re-

jet, 2 février 1859, chemin de fer de Lyon contre Flotard).

Des dommages résultant de la suppression d'un pont sur la voie publique avant autorisation, (Conseil d'Etat, 17 mars 1859, chemin de fer de l'Ouest contre Martel), ou de toute autre modification aux lieux, sans autorisation, (tribunal d'Auxerre, 5 avril 1865).

De l'indemnité due pour un chemin vicinal coupé et non rétabli, sans pouvoir toutefois porter atteinte à la prise de possession autorisée, (Conseil d'Etat, 15 mai 1858, chemin de fer du Midi ; voir toutefois, 20 mars 1862, chemin de fer de Carmaux qui attribue compétence en pareil cas aux Conseils de Préfecture).

361. *Interprétation et exécution d'actes et de titres.* — Les difficultés entre les Compagnies et les tiers donnant lieu à l'interprétation ou à l'exécution du cahier des charges, sont de la compétence judiciaire, (Cour de Cassation, 6 janvier 1836, Gaulhnier l'Hardy ; 9 janvier 1839, Riant ; 6 janvier 1848, chemin de fer d'Orléans ; 31 janvier 1859, Savalete. Caen, 15 juin 1860, chemin de fer de l'Ouest. Cour de Cassation, 5 février 1861, Contel Muiron ; 7 mai 1862, chemin de fer de l'Ouest ; 30 mars 1863, chemin de fer de Lyon ; 31 décembre 1866, chemin de fer du Midi. Dijon, 9 juin 1869, chemin de l'Est. Tribunal des conflits, 3 janvier 1851, chemin de fer d'Amiens à Boulogne contre chemin de fer du Nord ; voyez toutefois, Lyon, 1er juillet 1836, Berthon. Conseil d'Etat, 10 mars 1848, Brunet).

Compétence judiciaire, pour régler les conséquences des travaux, lorsqu'il est intervenu un traité entre une Compagnie et un particulier en dehors des projets approuvés pour la construction même du chemin de fer, (Caen, 10 décembre 1857, chemin de fer de l'Ouest contre Triniti. Cour de Cassation, 2 février 1859, chemin de fer de Lyon contre Flottard ; 30 janvier 1860, préfet de la Creuse contre Leblois).

Pour reconnaître si une ville d'après les actes de vente à des propriétaires, est tenue de les faire jouir de certains droits d'accès, jours et vues, (Conseil d'Etat, sur conflit, 9 juin 1859, Morand et Chauvet ; 14 décembre 1859, Bailly ; 11 février 1862, ville de Lyon ; 9 août 1870, ville de Lyon.

Pour régler l'indemnité due à un particulier autorisé à ouvrir des vues et issues sur les abords du chemin de fer par ses conventions, avant une loi qui prohibe l'exercice de ces droits, (Cour de Cassation, 6 mai 1862, Richarme contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

Pour interpréter la portée et le sens d'une convention amiable de vente de terrains nécessaires pour l'établissement d'un chemin de fer et de ses dépendances, quelle que soit la forme de cet acte, (Cour de Cassation, 17 juillet 1849, préfet de la Nièvre. Tribunal des conflits, 15 mars 1850, Ajasson de Grandsagne ; 30 novembre 1850, Laporte. Conseil d'Etat, 22 février 1855, Dechergé ; 15 mars 1855, Gay Dupalland ; 26 novembre 1857, chemin de fer du Midi ; 9 décembre

1858, Guillemin ; 13 janvier 1859, chemin de fer de l'Est. Cour de Cassation, 30 janvier 1860, préfet de la Creuse contre Leblois. Conseil d'Etat, 30 août 1871, Marestang contre ville de Toulouse).

Pour apprécier si des dommages dont on demande la réparation, ont été appréciés dans une décision antérieure du jury, (Conseil d'Etat, 16 juillet 1842, Fonterte. Cour de Cassation, 17 juillet 1849, préfet de la Nièvre contre Courvol. Tribunal des conflits, 15 mars 1850, Ajasson de Grandsagne. Conseil d'Etat, 7 février 1856, chemin de fer du Nord ; 26 novembre 1857, chemin de fer du Midi ; 9 décembre 1858, Guillemin ; 13 janvier 1859, Delest. Cour de Cassation, 30 janvier 1860, préfet de la Creuse contre Leblois. Conseil d'Etat 29 mars 1860, chemin de fer de l'Ouest ; 13 janvier 1865, Gonsaud ; 22 février 1866, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ; 25 juin 1868, Colle ; 6 mars 1869, Brunswick ; 28 juillet 1869, Diard ; 31 janvier 1873, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre Fatel ; 19 juin 1874, d'Hondemarre. Tribunal des conflits, 13 février 1875, Badin).

Toutefois en sens contraire, (Conseil d'Etat, 22 juillet 1848, Lemaire contre ville de Paris).

Pour connaitre des décisions du jury au point de vue des engagements pris par la Compagnie au moment de l'expropriation, notamment en ce qui concerne le rétablissement des communications, (Conseil d'Etat, 26 août 1858, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Cour de Cassation, 20 janvier 1873,

chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre Domergue).

362. *Propriété ; existence des servitudes.* — Les tribunaux de l'ordre judiciaire sont seuls compétents pour vider les questions de propriété (jurisprudence constante), et pour statuer sur l'existence des servitudes, si elle est contestée, (Conseil d'Etat, 13 janvier 1859, chemin de fer de l'Est. Cour de Cassation, 30 janvier 1860, préfet de la Creuse contre Leblois ; 4 juillet 1866, chemin de fer d'Orléans contre Gastebois), et en général pour reconnaitre l'existence du droit à l'indemnité pour expropriation. (Cour de Limoges, 2 juillet 1862, chemin de fer d'Orléans), voyez toutefois pour la question des délaissés des voies publiques et chemins de fer, *supra* n° 355.

363. *Déchéances.* — Ils sont seuls juges de la question de savoir si la déchéance édictée par l'article 21 de la loi du 3 mai 1841 a été encourue, (mêmes arrêts de 1852 et 1862).

364. *Difficultés entre riverains.* — Ils connaissent des difficultés naissant entre riverains des chemins de fer de l'exécution de ces chemins.

Ainsi de la demande en indemnité formée par un propriétaire riverain qui se plaint de la suppression de la cession consentie par un contrat de vente des terrains nécessaires pour l'établissement d'un passage,

(Cour de Cassation, 2 février 1859, chemin de fer de Lyon contre Flotard).

De la demande du riverain à qui on a donné un passage sur une propriété voisine et qui à raison de l'opposition du propriétaire de cette parcelle, réclame une indemnité, (Cour de Cassation, 30 janvier 1860, préfet de la Creuse contre Leblois).

365. *Accidents.* — Les tribunaux judiciaires connaissent encore des réclamations résultants d'accidents:

Dont ont souffert des personnes en traversant un passage à niveau, (Tribunal de la Seine, 20 décembre 1862).

Dont on impute la cause à la faute d'un des agents de la Compagnie, (Cour de Cassation, 19 août 1863).

Ou a des entrepreneurs de la construction opérant sur les chemins publics aux abords de la ligne, (Amiens, 22 novembre 1861, Farina. Conseil d'Etat, 22 novembre 1863, Boisseau).

L. — Jury.

366. *Dépossession du sol des chemins.* — Le jury est compétent pour régler l'indemnité, due pour dépossession du sol d'un chemin vicinal incorporé définitivement à une gare de chemin de fer, (Conseil d'Etat, 14 mai 1858, préfet de la Gironde ; 19 novembre 1859,

préfet de la Gironde. Cour de Bordeaux, 20 janvier 1858, chemin de fer du Midi).

Pour régler l'indemnité due à raison de la prise de possession des chemins d'une commune, non classés comme vicinaux et incorporés à la voie ferrée avant l'accomplissement des formalités, (Conseil d'Etat, 1er mai 1858, commune de Pexiora).

367. *Modifications aux voies d'accès.* — Pour apprécier les dommages causés à un particulier, à raison de la modification apportée à ses voies d'accès, s'il a subi une expropriation ; ces dommages ne sont qu'un accessoire qui doit entrer dans l'appréciation de la somme due à raison de l'expropriation, (Cour de Cassation, 6 janvier 1858, chemin de fer de l'Est. Conseil d'Etat, 26 août 1858, Crispon contre chemin de fer du Midi. Voyez toutefois Cour de Cassation, 20 janvier 1858).

Toutefois si un propriétaire exproprié sur un point de la commune avait à se plaindre d'une gène apportée sur un tout autre point à la circulation par l'expropriation d'un autre immeuble, le jury appelé à régler l'indemnité qui lui serait due du premier chef, ne pourrait y comprendre le préjudice résultant du second, (Cour de Cassation, 20 janvier 1858, chemin de fer de l'Est contre Viry).

368. *Troubles à la propriété sans titres.* — Connaît de troubles apportés à la propriété avant l'expropriation et sur les terrains non expropriés, (Conseil

d'Etat, 22 juillet 1848, Lemaire contre ville de Paris ; 29 juillet 1858, Palous).

369. *Dommages.* — Le Conseil d'Etat aurait jugé le 22 août 1853, Duthoux, dans le cas où un propriétaire a cédé à l'amiable des terrains destinés à l'établissement d'un chemin de fer sous toutes réserves de ses droits à une indemnité, pour les dommages qui pourraient résulter de l'exécution des travaux quant aux parcelles voisines des chemins cédés, que c'est le jury qui est compétent à l'exclusion du Conseil de Préfecture pour connaitre de la demande en indemnité ultérieurement formée par le propriétaire, à raison de dommages allégués par lui à raison de la gène apportée à l'exploitation de fours à chaux, et dont l'administration conteste l'existence. Cette décision criticable est rapportée par M. Dalloz *Repertoire*, v° *Voirie par chemins de fer*, n° 166, page 901.

Le jury doit régler le chiffre de l'indemnité réclamée dès qu'un jugement définitif à reconnu le droit à indemnité pour dépossession, (Cour de Limoges, 2 juillet 1862, Terrisson et Greil contre chemin de fer d'Orléans).

M. — Tribunaux de repression.

370. *Tribunaux criminels.* — Les tribunaux criminels ou soit les Cours d'assises, connaissent des crimes spéciaux, prévus et punis par les lois sur la police et la sureté des chemins de fer, (loi, 15 juillet 1845).

371. *Tribunaux correctionnels.* — Les tribunaux de police correctionnelle connaissent des délits prévus et punis par les lois sur la police et la sureté des chemins de fer, des contraventions aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur les mêmes matières et aux arrêtés des préfets pris sous l'approbation du ministre pour l'exécution de ces ordonnances, (loi 15 juillet 1845, article 21 ; ordonnance du 15 novembre 1846, article 61, paragraphes 3 et 4. Cour d'appel d'Angers, 3 mai 1875, Rocaud).

Ils peuvent déclarer qu'un individu bien que n'ayant pas violé les prescriptions de l'autorité administrative, règlementant la police d'un passage à niveau, a commis une imprudence ou une négligence en agissant comme il la fait et appréciant que cette faute a été la cause d'un accident caractérisé par des blessures ou la mort, prononcer une condamnation pénale sans violer la règle de la séparation des pouvoirs, (Cour de Cassation, 19 août 1863).

Mais ils sont incompétents pour connaître de difficultés entre un riverain et les agents de la Compagnie au sujet du fonctionnement d'un passage à niveau sur lequel le riverain prétend avoir des droits d'usage, (tribunal de Blois, 11 décembre 1846).

372. *Tribunal de simple police.* — Un tribunal de simple police est incompétent pour connaitre des contraventions de voirie commises sur une voie d'accès à une gare, (Cour de Cassation, 4 janvier 1859, Jurey).

373. *Conseils de Préfecture.* — Le Conseil de P[illegible] fecture, connait comme tribunal de repression, [illegible] contraventions de grande voirie et notamment [illegible] contraventions commises par les concessionnaires [illegible] fermiers de l'exploitation d'un chemin de fer, aux clau[illegible] du cahier des charges et aux décisions rendues en [illegible] cution de ces clauses, [illegible] ce qui concerne la viabil[illegible] des routes nationales, [illegible] partementales ou vici[illegible] (loi du 15 juillet 1845, [illegible] t. 12 et suivants).

§ II.

Pro[illegible]édure

Actions en justice ; formalités ; expertises ; frais ; d[illegible]

—

SOMMAIRE

374. Objet de ce paragraphe.

A. — [illegible]ons en justice.

375. Actions en justice, p[illegible]riété, servitud[illegible] des Com[illegible]

376. [illegible]it d'i[illegible]vention [illegible] Compagnie[illegible]

377. Dr[illegible] [illegible] contravention[illegible] gni[illegible]

378. Dr[illegible] d'in[illegible] Com[illegible] rep[illegible] [illegible]t.

9. Le riverain d'un chemin vicinal est recevable à se plaindre directement des dommages que lui cause la dégradation de ce chemin par le fait d'une Compagnie.

B. — *Exceptions.*

0. Défense à une action en indemnité tirée de l'approbation des plans par l'administration.
1. La prise de possession des nouveaux chemins à défaut de livraison régulière implique leur réception.
2. Une demande en indemnité ne peut être portée directement devant le Conseil d'Etat.

C. — *Expertise.*

3. Expertise préalable au règlement du dommage ; distinction.
4. L'expertise est nécessaire au cas de modification des plans.
5. Nécessité de l'expertise si on se plaint que les redressements des chemins n'ont pas été exécutés en se conformant aux prescriptions administratives.
6. Si on se plaint du dommage causé par la suppression d'un chemin vicinal non remplacé.
7. Inutilité d'expertise ordonnée sur une plainte de dommages causés par le déplacement d'un chemin.
8. Expertise à raison de dommages résultant de privations de jour et de soleil, et à raison de l'humidité occasionnée par l'établissement d'un viaduc.
9. Aucun préjugé ne résulte en ces matières de ce qu'une expertise a été ordonnée.
0. Limitation de la mission des experts suivant la nature du dommage causé par les travaux de voirie.
1. Expertise relative aux subventions pour dégradations de chemins vicinaux.
2. Irrégularité d'expertise à l'occasion de la fermeture partielle d'une voie, reproches à l'un des experts.
93. Caractère de l'expertise pour consulter la plus value.

D. — *Dépends.*

374. *Objet de ce paragraphe.* — Mon intention n'est point de faire ici un exposé de règles de procédure à suivre dans les instances portées devant les diverses juridictions, mais d'indiquer seulement l'application que la jurisprudence a fait de ces règles dans les matières que nous étudions, je vais donc rappeler rapidement quelles sont les décisions rendues à cette occasion sur des difficultés soulevées par l'introduction et la poursuite en justice des actions qui font l'objet de notre travail.

A. — Actions en justice.

375. *Actions en justice, propriété, servitude;*

[fa]ut de qualité des Compagnies. — Les Compagnies [de] chemin de fer sont sans qualité pour intenter une [ac]tion en suppression de servitudes qu'un propriétaire [ten]terait d'établir dans l'intérêt de sa propriété sur la [vo]ie ferrée ; une telle action ne peut appartenir qu'à [l']Etat, parceque lui seul est investi du droit de domai[n]e et de propriété. La concession faite à la Compagnie [n]e peut être réputée une concession domaniale, c'est-à-dire une dation en propriété d'une portion du domaine de l'Etat et encore moins du domaine public. C'est un contrat *sui generis*, qui oblige la Compagnie à opérer l'établissement ou l'achèvement de la voie dans un inté[r]êt public et pour compte de l'Etat, qui l'autorise à ex[p]loiter temporairement à son profit cette voie ; c'est [u]ne entreprise de travaux publics, sous certaines condi[t]ions. Aussi aux termes de l'article 1 de la loi du 15 [ju]illet 1845, les chemins de fer font partie de la grande [v]oirie et partant du domaine public. En vertu de cette [lo]i, expliquée par les discussions qui ont accompagné [so]n vote, le chemin de fer est construit pour l'Etat qui en [d]emeure seul et unique propriétaire, qui ne cesse [d]'exercer sa direction, son contrôle et sa surveillance, [ta]nt sur les constructions que sur l'exploitation. Certai[n]es expressions impropres ont bien pu se trouver dans [l]es cahiers des charges, mais elles ne sauraient détruire [l]es principes et les dispositions formelles des termes [e]xprès de l'article 1 de la loi du 15 juillet 1845, (Douai, [.] mars 1857, chemin de fer du nord contre Cail. [.] Blanche *Contentieux des chemins de fer*, n° 71,

page 116). Le principe que les chemins de fer ne sont pas la propriété des Compagnies concessionnaires de l'exploitation, avait déjà servi de base au jugement du Tribunal de la Seine du 27 juillet 1850 ; il ressort implicitement de l'arrêt de cassation du 21 juillet 1874, chemin de fer du Midi contre Noël et Montperney, qui refuse aux Compagnies le droit de concéder à des particuliers le droit d'accès sur des chemins de fer.

Dans notre étude préliminaire, nous nous sommes déjà expliqués sur la question de propriété des chemins de fer. Nous n'y revenons ici que pour en déduire cette conséquence, que les actions concernant cette propriété et tous droits fonciers ne peuvent être portées et soutenues devant les tribunaux, que par ceux auxquels elles appartiennent, en matière de domaine public et domaine de l'Etat.

376. *Droit d'intervention des Compagnies.* — Cette action réservée à ceux auxquels il appartient de représenter l'Etat, en matière domaniale, n'empêche pas le concours des Compagnies intéressées dans le cas ou elles ont un intérêt distinct et privé à faire valoir. Incapables d'engager la question domaniale, elles ont le droit d'intervenir lorsque cette action est dirigée par les administrateurs, ayant qualité pour défendre leurs intérêts engagés dans la contestation, en dehors des droits fonciers de l'Etat. Ainsi lorsqu'une décision attaquée devant le Conseil d'Etat, a pour objet d'autoriser une Compagnie à déplacer pour l'agrandissement d'une gare

une portion de voie urbaine , et de déterminer dans quelles conditions elle devra rétablir cette voie, la Compagnie a intérêt à défendre au pourvoi de la commune sur le procès existant entre la ville et le ministre et son intervention devant le Conseil d'Etat, doit être admise, (Conseil d'Etat, 14 août 1865, ville de Paris contre ministre des travaux publics et chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

Il a été toutefois jugé que cet intérêt, base de l'action, ne pourrait être suffisant pour autoriser une action qu'une commune dirigerait contre une Compagnie, pour la forcer à l'exécution des engagements pris par elle vis à vis de l'Etat et concernant l'établissement du chemin de fer. Que c'était à l'Etat seul qu'il appartenait d'apprécier si dans un intérêt public, il y avait lieu de forcer les Compagnies qui n'exécuteraient pas rigoureusement les clauses de leur traité à s'y conformer, ou s'il n'y avait pas lieu de leur permettre de surseoir à cette exécution ou même de n'exécuter qu'en partie les engagements primitifs.

Spécialement le Conseil de Préfecture de la Seine a jugé le 18 septembre 1843, qu'une commune était sans qualité pour demander contre le concessionnaire d'un chemin de fer l'exécution de l'obligation imposée par le cahier des charges d'établir une station dans cette commune. En rapportant cette décision dans mon travail sur *La législation des chemins de fer par rapport aux propriétaires riverains*, page 231, n° 215, je

fesais observer que la même solution devrait intervenir sous la loi de 1845.

J'ajoutais que si les particuliers et les communes au lieu de réclamer dans un intérêt général, qu'il n'appartient qu'à l'administration d'apprécier, l'exécution des engagements des Compagnies, se plaignent d'un préjudice direct et matériel résultant de l'inexécution de ce cahier des charges, et des travaux prescrits en exécution des obligations qui en dérivent, ils auraient incontestablement le droit de former une action en justice en réparation de ce préjudice ; je citais à l'appui de cette dernière opinion qui me parait peu discutable, notamment un arrêt du Conseil d'Etat du 28 novembre 1845, chemin de St-Etienne. M. Dalloz, v° *Voirie par chemin de fer*, n° 152, en citant ce passage, me reproche d'indiquer un arrêt du Conseil du 28 novembre 1848, qui ne se trouverait pas dans les recueils, j'ai cité je le repète un arrêt du Conseil du 28 novembre 1845, que je retrouve dans le recueil de M. Lebon, année 1845, page 514.

377. *Droit de poursuite des contraventions refusé aux Compagnies*, — Les concessionnaires des chemins de fer, n'ont pas le droit de poursuivre les contraventions aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer. Ce droit n'appartient qu'à l'administration comme en matière de grande voirie d'après l'article 11 de cette loi, (Conseil d'Etat, 12 janvier 1850, chemin de fer de Rouen au Havre contre

ırblain). Et sur la poursuite de l'administration un
ıit d'intervention dans une instance ayant pour objet
epression de l'une de ces contraventions est même re-
ı aux Compagnies, (Conseil d'Etat, 14 mars 1853,
min de fer de Ceinture contre Proa et Neret ; 12
1853, Chauvin. Le même principe a été consacré
les arrêts du Conseil du 6 mars 1856, canal de Lez ;
juin 1857, Coste ; 24 janvier 1861, Dupont ; 18
t 1862 ; Duval, 14 mars 1863 chemin de fer de
ıture ; 11 mai 1872, Dudouet ; 30 décembre
'2, ministre des travaux publics contre Ayroles ; 7
t 1874, Duluat ; 5 février 1875, chemin de fer de
t contre Pinguet. *Sic* MM. A. Blanche, *Contentieux
chemins de fer*, nos 227 et 228, page 246. Dalloz,
ertoire v° *Voirie par chemin de fer*, n° 152).

I. Jousselin prétend que ces décisions sont fondées
les principes, mais qu'elles sont malheureuses et
traires aussi bien aux intérêts de l'Etat lui-même,
ıux intérêts légitimes des concessionnaires, *Traité
ervitudes d'utilité publique*, t. 2, page 397 ; l'an-
ıteur de l'arrêt du 12 janvier 1850, dans le recueil
arrêts du Conseil, pense au contraire que M. Jous-
ı s'est exagéré les inconvénients de cette règle. Au
ılus comme tout le monde est d'accord pour recon-
re qu'elle est légale, il nous suffit de constater qu'en
ıt, il n'y a qu'à la suivre puisque c'est se conformer
loi.

ı78. *Droit d'intervention des Compagnies devant*

les tribunaux respectifs pour obtenir la réparation du dommage souffert. — Mais si les Compagnies sont sans qualité pour exercer l'action publique en repression des contraventions aux lois et règlements sur la police et la conservation des voies ferrées. Et si elles ne peuvent intervenir dans ce but, elles ont le droit de réaliser cette intervention devant les tribunaux de repression, légalement investis par l'administration, pour demander la réparation du préjudice qu'elles peuvent avoir éprouvé, au lieu de porter ultérieurement leur demande en dommages intérêts directement devant l'autorité compétente, (Conseil d'Etat, 14 mars 1863, chemin de fer de Ceinture ; 7 août 1874, Duluat ; 5 février 1875, chemin de fer de l'Est contre Pinguet ; *sic* MM. Dufour, *Traité général de droit administratif appliqué*, n° 265, t. 3, page 235 ; Cotelle, *Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics*, n° 529, t. 4, page 240.

379. *Le riverain d'un chemin vicinal est recevable à se plaindre directement des dommages que lui cause la dégradation de ce chemin par le fait d'une Compagnie.* — Plusieurs décisions du Conseil d'Etat, ont admis implicitement au moins, que le riverain d'un chemin vicinal qui souffre de ce que par le fait de la Compagnie concessionnaire d'un chemin de fer ce chemin est devenu impraticable, ou de ce que la circulation y est devenue très difficile, à une action directe et personnelle en indemnité pour la réparation du dommage qu'il a souffert, (Conseil d'Etat, 4 juillet 1873, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

contre Gardon). Le droit d'action directe du riverain qui se plaint de l'abus qu'un tiers ferait d'un chemin public, peut présenter des difficultés, (voyez Cour d'Angers, 23 février 1843, Robin contre Gallé).

Nul doute que ce droit n'appartienne à une des communes intéressées, si l'ouvrage intéressait plusieurs communes, (analogue, Conseil d'Etat, 18 novembre 1853, Compagnie des canaux d'Orléans et du Loing).

B. — Exceptions.

380. *Défense à une action en indemnité tirée de l'approbation des plans par l'administration.* — Nous avons rappelé plusieurs fois que dans l'exécution des travaux, les Compagnies, doivent toujours soumettre préalablement les plans à l'approbation de l'autorité supérieure et qu'elles ne peuvent entreprendre aucune œuvre sans cette sanction. Si elles manquent à cette règle, avons nous ajouté que leurs travaux peuvent même présenter un caractère délictueux qui place les agents ou représentants des Compagnies sous le coup d'une repression pénale. Il ne faudrait pas en conclure d'une manière générale que dès qu'une Compagnie a rapporté cette approbation, elle est irresponsable des dommages et des torts que ces travaux peuvent occasionner car l'approbation n'est donnée que pour sauvegarder l'intérêt public, et pour assurer l'exacte exécution des clauses du contrat, mais toujours sous la réserve des droits privés et des intérêts particuliers des tiers

qui pourront souffrir des mesures prises dans un intérêt public. Toutefois il est juste d'ajouter que lorsqu'il s'agit de modifications apportées aux voies publiques, les tiers ne peuvent se plaindre de ce que la viabilité aurait été génée par les ouvrages que le ministre des travaux publics aurait régulièrement autorisé (M. Aucoc, *Conférences*, n° 1393, t. 3, page 483). Dans ces circonstances, nous avons vu dans le chapitre concernant les indemnités, *supra* n°s 220 et suivants, que la mesure prise par le ministre, étant prise dans la limite de ses pouvoirs en des matières de voirie soumises à sa direction, ces mesures ne peuvent donner lieu à une indemnité au profit des tiers qui ne peuvent avoir des droits privés pouvant géner l'autorité dans l'administration des voies publiques et la prescription des rectifications et modifications à y opérer. Mais même dans ce cas, si ces modifications causaient un dommage matériel aux propriétaires riverains, à raison desquels une réparation fut due ; la circonstance que les travaux auraient été approuvés par l'administration, ordonnés même d'office par elle, ne pourrait soustraire la Compagnie aux conséquences de l'action en indemnité dirigée contr'elle.

381. *La prise de possession des nouveaux chemins à défaut de livraison régulière, implique leur réception.* — En nous occupant de la remise et réception des voies déviées ou nouvellement ouvertes, *supra* n° 119, nous avons déjà indiqué que la prise de possession des nouveaux chemins par les services spéciaux

défaut de livraison régulière impliquait leur acceptation et leur réception. Partant on ne pourrait pas se prévaloir ultérieurement d'un défaut de réception régulière pour réagir sur cette prise de possession et mettre la charge de la Compagnie des obligations qu'elle aurait du remplir avant cette réception.

382. *Une demande en indemnité ne peut être portée directement devant le Conseil d'Etat.* — J'ai déjà fait remarquer que la partie, qui en première instance, s'est bornée à demander l'annulation de divers arrêtés pris par l'administration au sujet de chemins déviés pour l'établissement d'un chemin de fer, ne peut porter directement devant le Conseil d'Etat une demande en indemnité, (Conseil d'Etat, 20 novembre 1874, ville de Montluçon), *supra* nos 300 et 347 et suiv.

C. — Expertise.

383. *Expertise préalable au règlement d'un dommage ; distinction.* — Toutes les fois que l'appréciation d'une demande en indemnité, est portée devant un Conseil de Préfecture, ce Conseil doit aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, faire procéder préalablement à une expertise pour constater la nature et l'importance de ce dommage. Il y a quant à ce, une jurisprudence constante, et cette jurisprudence repose sur les termes on ne peut plus formels de l'article de loi que nous venons de citer.

Mais faut-il bien reconnaître que cette mesure serait purement frustratoire, lorsque les juges reconnaissent que le dommage dont on se plaint, fut il établi, ne serait pas de nature à donner lieu à indemnité.

En pareil cas donc il y a lieu d'examiner si la demande est ou non de nature à comporter ce mode d'instruction en se plaçant au point de vue que nous venons d'indiquer.

384. *L'expertise est nécessaire en cas de modification des plans.* — Des riverains se sont plaint de ce que le jury ayant fixé une indemnité sur le vu de plans indiquant que le reste de leurs propriétés traversées par le chemin de fer, serait mis en rapport par un passage à niveau, depuis la construction, on a substitué à ce passage à niveau, un passage sous rails qu'ils prétendent avoir modifié d'une manière dommageable pour eux les conditions de l'exploitation de leur propriété, telles qu'elles leur avaient été assurées au moment de leur expropriation. Le Conseil de Préfecture en l'état de ce fait nouveau, modifiant la situation des demandeurs ne peut déclarer que la nature du dommage, n'est pas de nature à donner lieu à une indemnité, avant d'avoir ordonné une expertise pour apprécier si les modifications non contestées, ont occasionné un dommage réel et quel est l'importance de ce dommage, (Conseil d'Etat, 17 janvier 1867, Boyron).

385. *Nécessité de l'expertise si on se plaint que les*

redressements des chemins n'ont point été exécuté en se conformant aux prescriptions administratives. — Lorsque des chemins ont été déviés, en suite de l'autorisation ministérielle, mais qu'une commune se plaint de ce que dans le déplacement on ne s'est pas conformé aux prescriptions imposées par le ministre et qu'il est résulté de l'inexécution de ces prescriptions un dommage pour la commune, le Conseil de Préfecture avant de statuer sur une pareille demande, doit recourir à une expertise, (Conseil d'Etat, 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans).

386. *Si on se plaint du dommage causé par la suppression d'un chemin vicinal non remplacé.* — Lorsqu'une commune se plaint de ce qu'une partie d'un chemin vicinal a été détruite par suite de l'établissement d'un chemin de fer, et demande une indemnité en réparation du préjudice que lui cause le défaut de remplacement de ce chemin, sa demande ne peut être appréciée sans qu'une expertise préalable ait constaté la réalité et l'importance de ce dommage, (Conseil d'Etat, 20 mars 1852, chemin de fer de Carmaux).

387. *Inutilité d'expertise ordonnée sur une plainte de dommages causés par le déplacement de chemins.*— Les communes devant supporter sans indemnité les dommages qui pourraient être le résultat du déplacement de leurs chemins, par suite de l'allongement qu'imposerait ce déplacement, et de la difficulté du

parcours résultant de la modification des rampes et des courbes, les Conseils de Préfecture ne doivent pas avant de repousser une pareille demande, ordonner préalablement une expertise pour constater l'existence et l'importance de ces dommages, (Conseil d'Etat, 23 février 1870, chemin de fer d'Orléans).

388. *Expertise à raison de dommages résultant de privation de jour et de soleil et à raison de l'humidité occasionnée par l'établissement d'un viaduc.* — Si le riverain d'un viaduc servant à un chemin de fer pour franchir une rue, se plaint de ce que ce viaduc enlève à sa maison le soleil et le jour et y entretient de l'hymidité par suite de l'ombre projetée par cet ouvrage, le Conseil de Préfecture peut refuser d'ordonner une expertise pour statuer sur la demande, si tout en admettant l'existence de ces prétendues causes de dommage, il apprécie que le préjudice qui en résulterait pour les voisins, dans les circonstances particulières de l'espèce, n'est pas de nature à ouvrir un droit à indemnité, (Conseil d'Etat, 10 mars 1865, Puyo). Dans un autre cas, dans des circonstances analogues, il a été déclaré qu'une tierce expertise était inutile et partant non obligatoire, (Conseil d'Etat, 9 août 1870, Bizet, propriétaire dans la presqu'île de Perrache Lyon).

389. *Aucun préjugé ne résulte en ces matières de ce que une expertise a été ordonnée en pareil cas.*

— En ordonnant une expertise sur la demande d'indemnité formée par une ville contre une Compagnie de chemin de fer, à raison du trouble apporté au système de ses voies publiques par les travaux, le Conseil de Préfecture ne fait que prescrire une mesure d'instruction qui ne fait pas obstacle à ce que la Compagnie puisse ultérieurement contester le droit à indemnité de la commune, (Conseil d'Etat, 20 mars 1874, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre ville de Cannes).

390. *Limitation de la mission des experts, suivant la nature du dommage causé par les travaux de voirie.* — Si le riverain d'une rue se plaint de dommages résultant à la fois des travaux d'exhaussement et de pavage d'une rue, et de l'établissement d'un pont sur un ruisseau faisant partie d'un chemin ouvert lors de l'exécution d'un chemin de fer et n'ayant jamais été remis à la ville, l'expertise ordonnée contre la ville ne peut avoir pour objet que la constatation du dommage qui a pu être occasionné aux immeubles du demandeur par les travaux exécutés sur rue et non ceux résultant des constructions effectuées par le chemin de fer et non remises à la ville, (Conseil d'Etat, 28 avril 1871, ville de Moulins).

391. *Expertise relative aux subventions pour dégradations de chemins vicinaux.* — En exécution de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux, toutes les fois qu'un chemin vicinal entretenu

à l'état de viabilité par une commune, sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations, il pourra y avoir lieu d'imposer aux entrepreneurs ou propriétaires, des subventions dont la quotité sera proportionnée à la dégradation extraordinaire qui devra être attribuée aux exploitations.

Nous avons ajouté que cette disposition est applicable aux dégradations provenant des charrois extraordinaires effectués sur ces chemins, lors de la construction d'un chemin de fer, ou de l'établissement d'ouvrages nouveaux en cours d'exploitation, *supra* n°s 303 et suivants.

Ces subventions à défaut d'abonnement réglé par le préfet en Conseil de Préfecture, doivent être réglées annuellement sur la demande des communes par les Conseils de Préfecture, après des expertises contradictoires.

Les experts seront nommés suivant le mode déterminé par l'article 17 de la loi du 21 mai 1836.

Il a été jugé le 8 novembre 1872, par le Conseil d'Etat, (Legrand et Peyronnet), à l'occasion de subventions réclamées à des entrepreneurs de chemins de fer, que les experts chargés de vérifier les dégradations commises en 1868 n'ayant été désignés que le 18 mars 1870, et n'ayant pu procéder qu'en mars 1871, n'avaient pu vérifier directement, ni l'état des chemins au commencement de 1868, ni les dégradations extraordinaires réellement causées par les transports des entrepreneurs, que s'étant bornés à calculer à quelle

somme avaient du s'élever les frais d'entretien de ces chemins, à évaluer quelle part dans ces frais devait être considérée comme extraordinaire et à mettre à la charge des entrepreneurs dans cette part des dépenses, une somme proportionnelle à l'importance de leurs transports par rapport à l'ensemble de ceux qui ont été opérés ; ce mode de procéder n'était pas conforme aux dispositions de l'article 14 de la loi de 1836 ; et qu'une nouvelle vérification ne pouvant fournir aucun élément de décision , il y avait lieu de décider que les entrepreneurs devaient obtenir décharge des subventions aux quelles ils avaient été imposés, et par suite, décharge de la totalité des frais d'expertise.

392. *Irrégularité d'expertise à l'occasion de la fermeture partielle d'une voie, reproches à l'un des experts.* — Lorsqu'une expertise a été ordonnée à l'occasion de dommages prétendus, à la suite de la fermeture d'une voie à l'une de ses extrémités, l'allégation contenue dans le rapport déposé par l'expert de l'indemnitaire, que l'autre expert aurait été en même temps le mandataire de la Compagnie, alors surtout que cette allégation n'est point prouvée, ne peut vicier cette expertise, (Conseil d'Etat, 30 juillet 1875, Eynard contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

393. *Caractère de l'expertise pour constater la plus-value.* — Lorsque à l'occasion d'une demande en indemnité, le Conseil de Préfecture charge les experts

de constater si les travaux exécutés par le chemin de fer n'ont pas donné une plus value à l'immeuble du demandeur : cette mesure d'instruction ne fait pas obstacle à ce que le demandeur soutienne plus tard, avant qu'il ne soit statué au fond, que la plus value qui résulterait pour sa propriété du voisinage du chemin de fer, n'est pas de nature à être opposée comme compensation du dommage direct qui lui a été causé ; partant cette disposition est purement préparatoire ; dès lors le pourvoi formé contr'elle n'est pas recevable en l'état, (Conseil d'Etat, 3 juillet 1874, Labbé, contre chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée).

D. — Dépens.

394. *Dépens à la charge de la Compagnie affranchie de toute autre condamnation parceque depuis la demande elle a exécuté sur les chemins les travaux réclamés.* — Une commune a demandé une indemnité à une Compagnie du chemin de fer, parceque la Compagnie n'avait point mis en état de viabilité les chemins que cette Compagnie à livré en échange de ceux qu'elle avait été autorisée de supprimer pour l'exécution de ses travaux. Pendant l'instance, la Compagnie remplit les obligations qui lui sont imposées, et devant le Conseil d'Etat, et il en conste par un procès-verbal dressé par l'ingénieur de la Compagnie et le maire de la commune. Les indemnités prononcées contre la Compagnie par le Conseil de Préfecture, ne doivent pas être maintenues ;

mais la Compagnie bien que, obtenant décharge des condamnations prononcées contr'elle, doit-être condamnée aux dépens exposés devant le Conseil de Préfecture et le Conseil d'Etat, (Conseil d'Etat, 10 février 1859, chemin de fer de l'est).

395. *Règlements des dépens en matière de taxes de pavage réclamées à une Compagnie.*— Une Compagnie de chemin de fer se plaint de ce qu'elle a été soumise à tort au payement d'une taxe de pavage, à raison des rues que la voie longe dans la traversée d'une ville, et elle réclame décharge de cette taxe devant le Conseil de Préfecture, et sur pourvoi, devant le Conseil d'Etat, où sa réclamation est reconnue juste. Le Conseil d'Etat, sur les conclusions à fin de dépens, déclare qu'aux termes de l'article 30 de la loi du 21 avril 1832, le recours contre les arrêtés des Conseils de Préfecture en matière de contributions directes, est exercé sans frais, et que cette disposition est applicable aux taxes de pavage comme taxes assimilées, (Conseil d'Etat, 24 mai 1860, chemin de fer d'Orléans).

396. *Dépens, dans les poursuites de contravention de grande voirie, ne peuvent être mis à la charge de l'administration.* — Il a été jugé par le Conseil d'Etat, le 16 avril 1851, dame Delier, spécialement en matière de contraventions qui resulteraient de constructions que l'administration prétendait avoir été établies irrégulièrement le long des chemins de fer, que l'arti-

cle 130 du Code de Procédure Civile, dont les dispositions ont été étendues par l'article 42 de la loi du 3 mars 1849, aux instances suivies devant le Conseil d'Etat, ne saurait recevoir son application aux poursuites exercées par l'administration pour la repression des contraventions qui lui paraissent avoir été commises en matière de grande voirie. Il a été fait application du même principe dans les arrêts du Conseil des 22 février 1850, Sicard Duval ; 22 juin 1850, Ternaux Compans ; 29 juin 1850, Baudran ; 14 août 1850, Caillard et Cie.

397. *Ni des Compagnies.* — Nous avons déjà indiqué dans ce chapitre, qu'il n'appartenait qu'à l'autorité administrative de poursuivre la repression des contraventions de grande voirie sur les chemins de fer. En conséquence si à la suite d'un procès-verbal dressé même par un agent de la Compagnie, un particulier est renvoyé des fins d'un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre lui, il ne peut obtenir que la Compagnie soit condamnée à des dommages-intérêts et même aux dépens, à raison des démarches et frais qu'il a dû faire pour sa défense, (Conseil d'Etat, 11 mai 1872, Dudouet ; 20 décembre 1872, Ayrolles).

E. — Déchéance.

398. *Déchéance prononcée par l'article* 21, *§* 2, *de la loi du* 3 *mai* 1861 *pour indemnités à raison de la*

dépossession des chemins incorporés comme chemins publics aux chemins de fer. — Lorsqu'une Compagnie chargée de l'exécution d'un chemin de fer, poursuit l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement de la voie, et que trouvant sur son parcours un chemin qui figure au plan cadastral de la commune, sans numéro et sans aucune indication spéciale, qu'aucun nom de propriétaire n'est inscrit sur la matrice cadastrale ; la Compagnie n'a point à rechercher les propriétaires non désignés dans ces actes. Et si elle fait dresser le plan parcellaire prescrit par l'article 2 de la loi du 3 mai 1841, en y portant ce chemin sous la désignation de domaine public, déversoir des eaux de la ville ; qu'elle remplisse ensuite toutes les formalités de publicité nécessaires pour mettre tous ceux qui peuvent avoir des droits sur les immeubles expropriés à même de contrôler les énonciations du plan cadastral et de la matrice des rôles et de se faire connaitre et réclamer des indemnités ; lorsque les délais fixés par l'article 21 de la loi du 3 mai 1841, sont expirés sans que les intéressés se soient fait connaitre, ils sont déchus de tous droits à l'indemnité, (Cour de Cassation, 14 avril 1874, chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, contre Sardou et consorts).

D'un autre côté lorsqu'un chemin de fer à occupé un chemin d'exploitation, si un des copropriétaires non désignés dans l'arrêté de cessibilité ni dans l'expropriation demande une indemnité, il ne saurait avoir encouru la déchéance de l'article 21 de la loi du 3 mai 1841,

par cela seul qu'il ne se serait pas fait connaître antérieurement, il doit se retirer devant les tribunaux civils pour faire reconnaître son droit à indemnité et devant le jury pour la faire fixer, (Cour de Limoges, 2 juillet 1862, Terrisson et Greil, contre chemin de fer d'Orléans).

Sur les questions de déchéance, voyez encore, *supra* n°s 290 et suivants, 301, 307.

CHAPITRE VII.

POLICE

Police des passages à niveau ; clôtures ; contraventions ; poursuites

---

Section I.

Passages à niveau.

SOMMAIRE

399. Objet de cette section.

399. *Objet de cette section. — Importance de la police des passages à niveau.* — Nous avons déjà examiné en nous occupant des travaux, de la dresse et de l'approbation des plans, puis de l'exécution de ces plans, tout ce qui peut concerner les passages à niveau au point de vue des projets et de l'établissement de ces passages ; nous avons également indiqué dans quel domaine et sous quel régime il nous paraissait légal de

les placer, nous reviendrons d'abord très-rapidement sur les questions dont ces études ont entrainé l'examen. Mais les passages à niveau construits et livrés à la circulation, il est essentiel de savoir au point de vue de leur police et de leur fréquentation par le public, les règles à suivre, et c'est surtout au point de vue du service des passages à niveau que nous nous placerons dans ce complément de notre étude sur ces passages.

Ce sujet est très-important, les passages à niveau sont très nombreux comme nous l'avons indiqué dès le début de notre travail, *supra* nº 2. Le rapport des inspecteurs généraux pour l'exercice 1868, en constatait 2230 pour le réseau seul de l'Est, qui est un des moins développés. C'est sur ces points que se produisent le plus grand nombre d'accidents.

---

§ I.

Etablissement ; modification et suppression des passages à niveau.

SOMMAIRE

400. Etablissement des passages à niveau ; renvoi.
401. Caractère des passages à niveau servant de jonction entre des voies de terre et spécialement entre des voies vicinales ; maisons de garde.

2. Difficultés d'accès à un passage à niveau ; pas d'indemnité.
3. Etablissement d'un passage en faveur d'un riverain par suite de décision du jury.
4. Déplacement d'un passage à niveau, indemnité ; compétence.
5. Passages promis et supprimés, résultats ; compétence.
06. Suppression d'un passage à niveau, éloignement d'un puits ; indemnité.
07. Suppression d'un passage à niveau, allongement de parcours ; pas d'indemnité.
08. Substitution d'un passage sous rails à un passage à niveau ; pas d'indemnité.
09. Dommage causé par la fermeture d'un passage a niveau créé dans un intérêt purement privé.
10. Payement des dommages causés par le raccordement d'une rue avec un passage à niveau, à qui incombe, pour les chemins départementaux.

400. *Etablissement des passages à niveau ; renvoi.* — Nous avons déjà dit qu'un passage à niveau ne peut être établi avec l'agrément seul de la Compagnie concessionnaire. Les projets doivent être soumis au ministre et le passage ne peut être établi que lorsque l'approbation ministérielle est intervenue.

401. *Caractère des passages à niveau servant de jonction entre des voies de terre et spécialement entre les voies vicinales ; maisons de garde.* — Nous avons également vu en nous occupant du régime sous lequel se trouvent les voies modifiées à la suite de l'exécution d'un chemin de fer, que le Conseil d'Etat dans les

arrêts des 5 mai 1858, 20 mars 1862 et 14 août 1865, pense que la partie d'un chemin vicinal qui a été convertie en un passage à niveau sur un chemin de fer, ne cesse pas d'avoir le caractère et la destination de voie vicinale. Nous croyons au contraire quelque osé qu'il puisse paraitre de s'écarter de la jurisprudence que parait avoir adopté une si puissante autorité, que le point de croisement entre un chemin de fer et une voie vicinale, ne peut pas dépendre à la fois de deux services et être placé sous deux régimes et nous n'hésitons pas à repéter que le passage à niveau sur une voie de fer étant un passage sur la voie ferrée elle-même, est un emprunt accidentel fait temporairement à cette voie pour les besoins d'un autre service, mais que ce passage faisant partie intégrante du chemin de fer, est exclusivement dans le service, la police et le régime de ce chemin, qui ne reçoit du passage à niveau créé sur les voies, aucune interruption de continuité.

Non seulement ces passages à niveau forment une partie intégrante des chemins de fer, mais encore les barrières et maisons de garde constituant une partie des chemins de fer en sont des dépendances, soumises comme eux au régime de la grande voirie ; et non seulement encore les terrains nécessaires à leur construction sont englobés dans les terrains nécessaires à l'établissement des chemins de fer au moment de la construction ; mais si la nécessité de la construction de ces maisons ne se produit que plus tard, il y a lieu d'autoriser la prise de possession de ces terrains par voie

d'expropriation, (décret du 7 octobre 1874, qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour quatre maisons de garde projetées à des passages à niveau sur la ligne d'Albi à Carmaux (Tarn), autorise la Compagnie à acquérir ces terrains par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique et ordonne qu'ils seront incorporés au chemin de fer d'Albi à Carmaux pour faire retour à l'expiration de la concession.

402. *Difficultés d'accès à un passage à niveau ; pas d'indemnité.* — Lorsqu'un passage à niveau n'a été exécuté qu'après avoir été l'objet d'une enquête conformément au titre 2 de la loi du 3 mai 1841, et après avoir été approuvé par une décision ministérielle ; qu'il est établi par une instruction, que la Compagnie s'est conformée pour l'exécution de ce travail aux plans ainsi arrêtés et approuvés par l'administration supérieure ; qu'elle a donc rempli toutes les obligations qui lui étaient imposées par son cahier des charges, elle ne saurait être responsable du dommage qui pourrait résulter de la difficulté d'accès de ce passage, (Conseil d'Etat, 20 juin 1873, Compagnie de Paris à Orléans contre Deslys).

403. *Etablissement d'un passage en faveur d'un riverain par suite de décision du jury.* — Le jury d'expropriation de l'arrondissement de Rhodez en évaluant l'indemnité due à un propriétaire de terrains traversés pour l'établissement du chemin de fer Grand-

Central, la fixée à 10,000 fr., en laissant à la Compagnie la faculté de ne payer en réparation du même dommage que 4,000 fr. « si elle préfère ainsi que ses représentants l'ont promis, construire un passage qui rétablira la libre communication pour hommes et pour bestiaux ». La Compagnie s'est pourvue en cassation sous prétexte que le jury aurait violé les articles 31 et 39 de la loi du 3 mai 1841 en allouant autrement qu'en argent l'indemnité revenant à l'exproprié. La Cour de Cassation par arrêt du 2 février 1858 au rapport de M. Pascalis et sur les conclusions conformes de M. le 1er avocat-général de Marnas, a rejeté le pourvoi formé contre la Compagnie, mais par une fin de non recevoir, la partie à la requête de laquelle l'expropriation a été poursuivie ne pouvant attaquer une décision qui fixe une indemnité alternative en argent ou en travaux à son choix et qui lui permet dès lors de l'acquitter en argent si elle le croit plus convenable. Ajoutons que le jury ne pourrait se borner à ordonner des travaux en réparation du dommage, (Cassation, 13 juillet 1852, 6 décembre 1854, 18 février 1857. Nous devons de plus faire remarquer que dans l'espèce que nous citons plus haut ; de ce que le jury ordonne à la Compagnie de payer 10,000 fr. d'indemnité, en l'autorisant à réduire cette somme à 4,000 fr. si la Compagnie exécute un passage sur voie, la Compagnie n'est pas par celà même autorisée à exécuter ce travail, et elle ne peut l'entreprendre pour réduire à 4,000 fr. la somme qu'elle doit, que si elle y est formellement autorisée par l'administration.

404. *Déplacement d'un passage à niveau ; indemnité ; compétence.* — On doit réputer travaux publics ceux qui bien qu'exécutés en dehors des conditions déterminées par les plans primitifs, n'ont été faits qu'en vertu de modifications apportées à ces plans par l'autorité et sont dès lors devenus une partie intégrante de l'œuvre accomplie par le concessionnaire comme représentant l'État. Par suite, si l'établissement d'une gare sur un chemin de fer, non comprise aux plans et devis primitifs, à nécessité le déplacement d'un passage à niveau et son report à une distance plus grande d'une propriété que celle prévue dans les plans primitifs, dès que ces modifications ont été régulièrement approuvées, le riverain qui se plaint de ce déplacement et demande une indemnité en réparation du préjudice dont il prétend souffrir, doit porter son action devant les tribunaux administratifs et non devant les tribunaux de l'ordre judiciaire, (arrêt de cassation du 26 juin 1866, chemin de fer d'Orléans contre Sandral, M. Pascalis, président, de Vaux, rapporteur, sur les conclusions contraires de M. le 1er avocat-général Raynal). L'affaire ayant été renvoyée devant la Cour de Toulouse, cette Cour par arrêt du 27 juin 1867, a jugé dans le même sens que la Cour de Cassation.

Il est à remarquer que dans l'affaire on se prévalait de ce que l'indemnité pour expropriation due au riverain, ayant été réglée sur le vu des plans primitifs, il y avait une violation du contrat intervenu entre lui et la Compagnie ; à quoi on répondait que le fait de la modi-

fication des plans primitifs dans l'exécution, ne pouvait être considérée comme une violation du contrat, lorsqu'il avait lieu avec l'autorisation de l'administration ; à ce point de vue la difficulté était fort sérieuse et la jurisprudence paraissant admettre que les difficultés auxquelles donne lieu l'exécution des contrats de cession ou des décisions de jury pour expropriation, sont de la compétence des tribunaux civils, il semblerait qu'il faudrait décider que lorsque les conditions de ces contrats et de ces décisions ne sont pas remplies, que ce soit par le fait volontaire ou involontaire de l'expropriant, ce devrait être aux tribunaux civils à connaitre des difficultés qui naissent, et que l'autorité judiciaire devrait apprécier quelles sont les indemnités à allouer, s'il y a lieu, pour ramener les parties dans la situation que leur faisait leur contrat primitif, ou la décision du jury considérée comme un contrat judiciaire.

405. *Passage promis et supprimé ; résultat ; compétence.* — La Cour de Cassation a rendu le 2 février 1859, sur le rapport de M. d'Esparbès de Lussan et les conclusions conformes de M. l'avocat-général Raynal, l'arrêt suivant :

« Attendu que par contrat notarié du 10 décembre 1836, la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de St-Etienne à Lyon, avait constitué, au profit de l'héritage des auteurs de Flotard, un droit de passage sur la voie de fer ; qu'en février 1857, la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Paris à Lyon par

le Bourbonnais, substituée aux droits et obligations de la Compagnie de St-Etienne à Lyon, a supprimé ledit passage, par suite des travaux de rectification qu'elle a été autorisée à exécuter sur la voie ferrée ; que la suppression de cette servitude n'a été la conséquence, ni de l'expropriation du fonds servant, ni d'une expropriation spéciale pour cause d'utilité publique ; qu'elle ne constitue pas un dommage à la propriété de Flotard, mais la dépossession d'un droit réel inhérent à cette propriété ; qu'ainsi l'appréciation de la demande de Flotard, tendant, soit à l'exécution du contrat du 10 décembre 1836, soit à l'allocation de dommages-intérêts à défaut d'exécution, n'appartenait ni aux tribunaux administratifs, ni au jury et rentrait dans la compétence des tribunaux civils. Rejette..... »

La perte d'un droit de servitude par suite de l'exécution de travaux publics, c'est-à-dire d'un droit réel démembrement de la propriété, donne lieu à une indemnité. Qui doit la régler ? Lorsqu'il y a expropriation du fonds assujetti en même temps que de la servitude, la loi sur l'expropriation attribue au jury compétence pour le tout. En est-il de même lorsqu'il y a en pareil cas, cession volontaire du fonds asservi, et qu'à raison de la dépossession de ce fonds on ne doit point comparaitre devant le jury ? La question généralement résolue dans le sens de l'affirmative ne laisse pas que de soulever des difficultés. Ici le fonds asservi était le fonds occupé par les travaux publics eux mêmes, il ne pouvait donner lieu à une cession, ni expropriation, à une

mutation de la propriété foncière et c'était une raison de plus pour éloigner la compétence du jury. Mais on remarquera en outre, que la concession du droit dont le riverain était privé, lui avait été faite par l'expropriant lui-même ou son ayant droit, et dans ces circonstances il s'agissait d'apprécier les conséquences de l'inexécution des engagements pris dans le contrat, les tribunaux civils étaient seuls compétents. De ce qui précède, il faut déduire cette règle, que si lors de l'exécution du chemin de fer une Compagnie concède volontairement à un riverain dont elle occupe en partie des terrains, un passage sur voie, pour mettre en rapport les parties de la propriété laissées en dehors de l'expropriation, et que la suppression ultérieure de ce passage par le fait de la Compagnie avec laquelle on a primitivement traité ou de celle qui lui a été substitué, ou par le fait de l'administration, donne lieu à des actions en réparation entre le riverain et la Compagnie chargée de l'exploitation, ces actions seront du ressort des tribunaux civils.

406. *Suppression d'un passage à niveau ; éloignement d'un puits ; indemnité.* — Il a été jugé que la suppression d'un passage à niveau, qui a pour résultat d'obliger un propriétaire à parcourir mille mètres environ au lieu de trois cent, pour atteindre au puits sur lequel des titres de propriété lui confèrent un droit de servitude et où il puise l'eau nécessaire à ses besoins journaliers et à son exploitation, et de forcer ce riverain

à établir un puits dans sa propriété, donne droit à une indemnité, (Conseil d'Etat, 5 juillet 1871, dame Lavène).

407. *Suppression d'un passage à niveau, allongement de parcours ; pas d'indemnité.* — Mais d'un autre côté par une jurisprudence constante, le Conseil d'Etat repousse tout droit à indemnité de la part d'un propriétaire qui par suite de la suppression d'un passage à niveau, subit un allongement de parcours, tant pour le service général de la propriété que pour se rendre à la ville voisine, (Conseil d'Etat, 5 juillet 1871, dame Lavène).

408. *Substitution d'un passage sous rails à un passage à niveau ; pas d'indemnité.* — Lorsque au moment de l'expropriation l'indemnité revenant à un propriétaire exproprié, a été réglée par le jury sur le vu d'un plan constatant que les parcelles restant la propriété de l'exproprié, seraient reliées entr'elles par un passage à niveau, si plus tard un passage sous rails est substitué à ce passage à niveau, les modifications apportées dans ces conditions d'exploitation de propriété, sont un fait nouveau de la Compagnie, et pour apprécier si ces modifications ont occasionné un dommage réel, et en cas d'affirmation quelle indemnité devrait être allouée, il doit être procédé à une expertise aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807. Le Conseil de Préfecture, investi de la connaissance du litige, ne pourrait renvoyer les parties sans ordonner

cette expertise, en appréciant d'avance que cette modification de passage ne serait pas de nature à donner droit à une indemnité, parceque l'allongement de parcours résultant de ce que les voitures ne peuvent pas traverser le passage sous rails ne serait pas un dommage direct et matériel, (Conseil d'Etat, 17 janvier 1867, Boyron).

« Au fond, considérant qu'il résulte de l'instruction notamment de l'expertise et de la tierce expertise que si le passage actuel n'a pas de dimensions suffisantes pour les voitures chargées, l'allongement du parcours nécessaire pour atteindre un autre passage n'est que de 25 mètres et que cet inconvénient est plus que compensé par l'avantage que procure pour l'exploitation des terres appartenant aux riverains, la substitution d'un passage d'un abord facile et constamment ouvert aux piétons, aux animaux et aux voitures, vides ou légères, à l'ancien passage à niveau, situé à l'entrée d'une gare fréquemment fermée pour les manœuvres des trains et des machines et auquel on accédait par une courbe raide et par une pente de plus de deux mètres, le Conseil repousse la demande en indemnité », (Conseil d'Etat, 24 février 1870, Boyron).

109. *Dommage causé par la fermeture d'un passage à niveau créé dans un intérêt purement privé.* — Le refus d'ouvrir à réquisition, un passage à niveau qui a été établi par la Compagnie dans l'intérêt privé d'un riverain, ne touchant à l'ordre public, ni à la sure-

té générale, ne constitue pas une contravention, et le riverain lésé ne pourrait porter son action devant la juridiction correctionnelle. C'est ce que le tribunal de Blois a reconnu par un jugement du 11 décembre 1846, cité par M. Lamé Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, troisième édition, page 878.

Il n'y aurait en pareil cas d'autre voie à suivre pour la partie lésée, que de se pourvoir par action civile en réparation du dommage causé pour inexécution de l'obligation prise par la Compagnie de faire bénéficier le riverain du passage établi dans son intérêt, (M. Lamé Fleury, *loc. cit.*, page 879).

410. *Payement des dommages causés par le raccordement d'une rue avec un passage à niveau, à qui incombe, pour les chemins départementaux.* — Pour les chemins départementaux, ordinairement le département, par le cahier des charges, prend l'engagement de fournir gratuitement à la Compagnie tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la dérivation des voies de communication et des cours d'eau, et en général pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient, auxquels cet établissement peut donner lieu ; mais la Compagnie concessionnaire prend à sa charge les indemnités pour occupations temporaires, détériorations de terrains, chomages et tous dommages quelconques.

Sous l'empire de ces cahiers des charges, il a été justement décidé que la Compagnie est responsable du

dommage causé à une propriété riveraine d'une rue par l'établissement d'un remblai destiné à raccorder cette rue avec un passage à niveau, l'exécution d'un pareil travail ne donnant pas lieu à expropriation à l'encontre du riverain, qui se plaint du dommage qu'il en éprouve. Il y a dans ce sens deux arrêts du Conseil d'Etat, du 4 juillet 1873 entre la Compagnie du chemin de fer d'Evreux à Elbeuf et de Dreux à Acquigny et le département de l'Eure.

§ II.

Service des barrières

—

SOMMAIRE

411. ***Nécessité d'une règlementation spéciale des assages à niveau.*** — La rapidité de la marche des rains rend très difficile et très dangereuse la fréquentation des passages à niveau par le public, surtout lorsque ces passages sont placés sur des points d'où il est difficile d'appercevoir de fort loin si la voie est libre ou non. Le public n'est d'ailleurs pas au courant le plus souvent des trains qui fréquentent la voie, surtout en ce qui concerne le service de la petite vitesse, les trains de ballast, et autres trains supplémentaires. Les accidents sont sur ces points on ne peut plus fréquents : au moment où j'écris ces lignes, deux accidents forts graves provenant d'une rencontre entre des trains et des personnes traversant la voie viennent d'émouvoir le public, l'un d'entr'eux s'est produit à Wambrechies près de Lille, l'autre à Landerneau sur un passage à niveau du chemin de fer d'Orléans, séparant la route du Faon et l'extrémité de la rue Daoulas. La liberté absolue de la fréquentation de ces passages sur des voies où la circulation est nombreuse, présenterait des dangers incessants pour la sureté de ceux qui se servent

des voies de terre, comme pour les trains traversant les mêmes passages, si on n'avait établi une règlementation sérieuse et prévoyante pour assurer la régularité du service de ces passages, et prévenir les accidents dont ils peuvent être la cause pour le public qui fréquente les voies de terre et celui qui est transporté sur les chemins de fer.

412. *Règlements sur les passages à niveau.* — Les règlements sur les passages à niveau, sont généralement assez anciens ; ils ont manqué d'uniformité pendant assez longtemps et pour remédier à cet état de choses, l'administration publique a remplacé successivement sur chaque ligne, les mesures particulières par un règlement général basé sur le degré d'importance des lignes, ou la fréquentation des chemins de fer et des routes traversées. C'est ainsi qu'a été fait le règlement général du 31 août 1867, pour le réseau de l'Est, qui divise les passages en trois catégories, celui du 31 décembre 1866, pour le réseau de la Méditerranée, qui les divise en cinq catégories, celui du 8 novembre 1868, pour le réseau de l'Ouest.

413. *Règlement de police pour le service des passages à niveau, adopté par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.* — Un type de règlement a été adopté par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, par arrêté ministériel du 31 décembre 1866, pris en vertu de l'article 4 de la loi du 15 juillet

1845, et de l'article 4 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur les propositions de la Compagnie et après avis du contrôle et de la commission des réglements, et sur le rapport du directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer.

« ART. 1er. — Les passages à niveau établis pour la traversée des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sont divisées en cinq catégories.

ART. 2. — Dans la 1re catégorie, sont compris tous les passages à niveau pour voitures, ouverts en moyenne plus de 100 fois par 24 heures.

Pendant le jour, les barrières de ces passages à niveau, resteront habituellement ouvertes ; elles serout fermées lorsqu'un train sera en vue ou attendra.

Pendant la nuit elles seront habituellement fermées.

Le service en sera fait, jour et nuit, par des agents qui devront être constamment à portée de ces passages. Pendant le jour seulement, ce service pourra être confié à des femmes.

ART. 3. — La 2me catégorie, comprend les passages à niveau pour voitures, ouverts en moyenne au moins de 50 à 100 fois par 24 heures.

Pendant le jour, 1° sur les lignes à très grande circulation de trains, les barrières seront ordinairement fermées ; elles seront ouvertes à la demande des passants : 2° sur les lignes à moyenne ou à faible circulation de trains, les barrières seront habituellement ouvertes.

Pendant la nuit les barrières seront habituellement fermées sur toutes les lignes.

Un homme logé dans une maison contiguë au passage à niveau, sera tenu de se rendre à l'appel de toute personne qui demandera l'ouverture des barrières.

Art. 4. — Dans la 3me catégorie, seront rangés les passages à niveau pour voitures, ouverts en moyenne moins de 50 fois par 24 heures.

Ils seront habituellement fermés jour et nuit, et ouverts à la demande des passants, par l'agent logé dans la maison contiguë au passage à niveau.

Art. 5. — Les passages à niveau, soit pour voitures, soit pour piétons, concédés à des particuliers, à charge par eux d'en assurer la manœuvre, forment la 4me catégorie.

Les barrières en seront fermées à clef par les propriétaires, et manœuvrés par eux sous leur propre responsabilité.

Art. 6. — Dans la 5me catégorie, sont rangés tous les passages à niveau publics pour piétons, isolés ou accolés à des passages pour voitures.

Ces passages, sont fermés par de petites barrières ou portillons, que les passants ouvrent à leurs risques et périls et qui se referment par leur propre poids.

Art. 7. — Sur les lignes n'ayant pas de service de nuit, les barrières des passages à niveau des première, deuxième et troisième catégories, restent ouvertes, sauf les nécessités de service, entre le dernier train du soir et le premier train du matin.

Art. 8. — Sur les points où la fréquentation serait

ulle pénda une partie du jour ou de la nuit, ou à certaines époques de l'année, certains passages à niveau, désignés spécialement, pourront être tenus constamment fermés pendant une partie du jour ou de l'année.

Art. 9. — Lorsque l'ouverture d'une barrière sera demandée, l'agent chargé de la manœuvre devra s'assurer que les voies pourront être traversées avant l'arrivée d'un train. Dans ce cas, il ouvrira les barrières en commençant par celle de sortie et les refermera immédiatement.

Il devra refuser d'ouvrir lorsqu'un train arrivant sera en vue à moins de 2 kilomètres, ou sera annoncé soit par la corne d'appel du garde voisin, soit par tout autre moyen.

Aux passages à niveau, fermés par des barrières manœuvrées à distance, la demande d'ouverture se fera au moyen de sonnettes, et de son coté, l'agent chargé de la manœuvre devra, avant de refermer la barrière en avertir par plusieurs coups de sonnette.

Art. 10. — Les barrières des passages à niveau qui sont habituellement ouvertes, doivent être fermées cinq minutes avant l'heure règlementaire des passages des trains réguliers ou annoncés ; on les rouvre immédiatement après le passage de ces trains. Pendant qu'elles sont ainsi fermées, leur ouverture, lorsqu'elle est demandée à lieu dans les conditions et conformément aux prescriptions de l'article précédent.

Lorsqu'un passage à niveau, voisin d'une station,

sera dans le cas d'être intercepté pendant plus de 10 minutes consécutives, par des trains en stationnement ou en manœuvre, le préfet fixera s'il y a lieu, sur la proposition de l'ingénieur ou chef du contrôle et la Compagnie entendue, la durée maximum de l'interruption du passage.

Art. 11. — Pendant toute la partie de la nuit où il y a des mouvements de trains, et tant que les barrières sont maintenues fermées, les passages à niveau de 1re catégorie, sont éclairés de deux feux.

Ceux de 2me catégorie sont éclairés d'un feu.

Ceux des autres catégories ne sont pas éclairés, à moins de prescriptions spéciales de l'administration supérieure.

Art. 12. — Le classement des passages à niveau dans chacune des catégories ci-dessus déterminées et l'application de l'article 8 du présent arrêté, seront réglés sur la proposition de la Compagnie par des arrêtés préfectoraux qui seront soumis à l'approbation ministérielle.

Art. 13. — Les préfets des départements traversés par les chemins de fer, les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés de surveiller l'exécution du présent arrêté, qui sera notifié à la Compagnie.

414. *Arrêtés à prendre par les préfets en exécution du précédent arrêté ministériel.* — Aux termes de la circulaire ministérielle du 31 décembre 1866, portant transmission de l'arrêté ministériel qui précède,

les préfets devaient dans chaque département rendre des arrêtés portant classement des passages, conformément aux dispositions suivantes, proposées par la commission :

« ART. 1er. — La ligne de........, est comprise parmi les chemins de fer à......... circulation.

Les passages à niveau y sont classés ainsi qu'il suit :

(Forme du tableau : — 1re colonne, désignation des passages à niveau ; - 2me col., numéro d'ordre depuis l'origine de la ligne ; - 3me col., communes ; - 4me col., distance depuis l'origine ; - 5me col., nombre moyen d'ouvertures par 24 heures ; - 6me col., catégorie ; - 7me col., système des barrières ; - 8me col., observations).

ART. 2. — Conformément à l'article 8 de l'arrêté ministériel ci-dessus reproduit, la circulation pourra être complétement interdite pendant les intervales ci-après aux passages à niveau qui suivent :

(Forme du tableau. — 1re colonne, désignation des passages à niveau ; - 2me col., numéro d'ordre depuis l'origine de la ligne ; - 3me col., communes ; - 4me col., distance depuis l'origine ; - 5me col., intervalles de temps pendant lesqnels les barrières seront tenues constamment fermées chaque jour).

ART. 3. — La circulation pourra être interdite complétement aux époques de l'année ci-après sur les passages à niveau qui suivent :

(Forme du tableau. — 1re colonne, désignation des

passages à niveau ; - 2me col., numéro d'ordre depuis l'origine de la ligne ; - 3me col., communes ; - 4me col., distance depuis l'origine ; - 5me col., époques de l'année pendant lesquelles les barrières seront maintenues constamment fermées) ».

Les arrêtés préfectoraux, doivent d'après les instructions ministérielles être précédés de la reproduction intégrale de l'arrêté ministériel pris pour chaque réseau.

415. *Arrêté de classement des passages; publicité.* — M. Lamé Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, page 25, note 1, pense qu'il n'y a aucune utilité à afficher les arrêtés préfectoraux qui classent sous l'approbation ministérielle les passages à niveau, il suffit que les préfets les insèrent dans le recueil des actes administratifs de leur département. Cependant en pratique, dans la plupart des réseaux, ces arrêtés se trouvent affichés à l'entrée des passages à niveau ou s'y sont trouvés placés au moment où ils ont été pris.

Dans ce cas les frais d'impression sont à la charge des Compagnies par application de l'article 33 du cahier des charges.

416. *Règlement Belge.* — Un arrêté du 14 janvier 1836, concernant la traversée des routes, rivières et canaux coupés par les chemins de fer en Belgique, contient les dispositions suivantes :

« ART. 1er. — La traversée des routes royales, provinciales, communales ou particulières par des per-

sonnes à pied ou à cheval, ou par des voitures ou attelages de toute nature, ne pourra avoir lieu, en vue des convois remorqués par des machines à vapeur qu'immédiatement après leur passage.

L'ouverture des ponts mobiles du chemin de fer ne pourra également avoir lieu en vue ou dans l'attente des convois remorqués par le chemin de fer.

Art. 2. — Toute personne à cheval, tout conducteur des postes, de diligence, voiture ou attelage quelconque devra céder le pas aux machines locomotives traversant les routes de l'Etat, les routes provinciales, communales ou particulières, et s'écarter à 10 mètres de distance des barrières.

Tout capitaine..... (passage des cours d'eau).

417. *Etablissement des barrières : police des barrières*. — Nous avons déjà vu en nous occupant de la construction, que partout ou un chemin de fer croise à niveau les routes de terre, il doit être établi des barrières, (loi, 15 juillet 1845, art. 4, § 3 ; ordonnance, 15 novembre 1846, art. 4 ; cahier des charges, art. 13). Nous avons à cette occasion établi les conditions dans lesquelles doivent être établies ces barrières et indiqué les types admis en France.

Le mode de la garde, et les conditions de service des barrières sont réglés par le ministre des travaux publics sur la proposition de la Compagnie, (ordonnance du 15 novembre 1846, art. 4, § 2).

418. *Fermeture et ouverture des barrières.* — D'après l'enquête sur l'exploitation de 1858, « l'usage de presque tous les chemins de fer, est de tenir les barrières fermées, et de ne les ouvrir que pour livrer passage aux voitures ; cependant sur quelques lignes, les barrières constamment tenues ouvertes ne sont fermées que quand un train est annoncé. Sur les routes très fréquentées, il est indispensable de tenir les barrières généralement ouvertes, et de ne les fermer qu'à l'approche des trains. Dans ce cas le garde doit toujours être présent aux barrières. Dans le cas contraire, sa présence n'est pas obligée ; mais il doit toujours être prêt lui ou sa femme à manœuvrer la barrière. »

D'après une instruction spéciale, citée par M. Palaa, dans son *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer* ; lorsque les gardes barrières ne peuvent apercevoir les trains qu'à une très faible distance et qu'il s'agit d'un passage très fréquenté, on met ordinairement à leur disposition un disque-signal fixe, qui leur permet de couvrir le passage du coté dangereux ; à cet effet, après avoir manœuvré le disque au moyen du levier de marche placé à leur portée, ils devront avant d'ouvrir leurs barrières, attendre au moins deux minutes en temps ordinaire, et trois minutes en temps de brouillard, pour qu'un train, dont la machine aurait dépassé le signal d'arrêt, puisse atteindre leur passage à niveau avant l'ouverture des barrières.

Dès que la circulation du chemin de fer sera devenue libre sur leur passage à niveau, ils devront après avoir

refermé leurs barrières, relever leur levier de marche pour découvrir la voie. (Voyez, *Conventions techniques des chemins de fer allemands*, 1876, § 44 et suiv).

419. *Ouverture des barrières des passages à niveau contigus aux gares.* — Nous avons rappelé en nous occupant de la construction, les plaintes auxquelles donnent lieu la plupart des passages à niveau contigus aux gares, qui restent trop longtemps fermés à l'occasion des stationnements des trains et des manœuvres en gare. Les préfets dans leurs arrêtés doivent fixer la limite maximum du temps pendant lequel les barrières peuvent rester fermées, les inspecteurs généraux du contrôle, sont d'avis qu'il y a lieu de veiller rigoureusement à ce que le délai pendant lequel le passage peut être intercepté ne soit jamais dépassé au détriment de la circulation sur la route. (Examen des rapports annuels des inspecteurs généraux du contrôle de l'exploitation pour 1868, par M. l'inspecteur général Maniel, *Annales des ponts et chaussées*, 1er vol. des annales de 1872, page 36).

420. *Gardes barrières ; maisons de garde*,—C'est le nom donné aux gardes assermentés par les Compagnies et préposés plus spécialement à la manœuvre, à la surveillance et à la police des barrières.

Sur la plupart des réseaux, les gardes sont en même temps chargés d'un service de surveillance sur la ligne, et pendant leurs tournées, le service des barrières est généralement confié à leurs femmes.

Quant aux principales règles auxquelles ils sont soumis comme préposés aux barrières, il suffit sans les rappeler ici, de se reporter pour les connaitre au règlement de police pour le service des passages à niveau qui est reproduit dans notre travail.

On s'est élevé contre le gardiennage des passages à niveau qui grève annuellement les frais d'exploitation d'environ 2,000 fr. pour chacun d'eux ; mais cette mesure indispensable pour prévenir bien des accidents et maintenir la sureté de la voie, n'a été abandonnée que pour certains passages établis sur les chemins de fer d'intérêt local.

Nous avons indiqué tout ce qui concerne l'établissement et l'entretien des maisons de garde et nous avons eu occasion d'indiquer qu'elles font partie du chemin de fer. Rappelons seulement que, aux termes du § 2 de l'article 4 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846 et de l'article 13 du cahier des charges, il doit être établi une maison de garde à chaque passage à niveau, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

421. *Eclairage des passages à niveau.* — Lorsque l'administration juge qu'il est utile d'éclairer les passages à niveau et leurs abords, cet éclairage doit avoir lieu après le coucher du soleil et jusqu'après le passage du dernier train. (Ordonnance 15 novembre 1846, art. 6).

422. *Chemins de fer d'intérêt local* ; *droit du pré-*

fet de dispenser d'établir des barrières aux passages à niveau. — Les chemins de fer d'intérêt local sont soumis à la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer ; toutefois le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin ; il peut également dispenser d'établir des barrières au croisement des chemins de fer peu fréquentés. (Loi , 12 juillet 1865 , art. 4).

Cette faculté a été introduite dans la loi dans un but d'économie, et les préfets doivent en faire usage partout où elle pourra se concilier avec la sûreté de l'exploitation et la sécurité du public. (Circulaire des travaux publics aux préfets, du 12 août 1865).

M. Emile Level, ingénieur-directeur des Compagnies des chemins de fer d'Enghien à Montmorency (Seine-et-Oise), et d'Achiet à Bapaume (Pas-de-Calais) , dans son ouvrage sur la *construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local*, publié en 1870, approuve vivement l'article 4 de la loi de 1865 , la dispense du gardiennage permettant de multiplier les passages à niveau qui, dans le cas contraire, grevaient annuellement les frais d'exploitation d'environ 2000 fr. pour chacun d'eux. « Jusqu'à aujourd'hui on les a remplacés par des passages inférieurs ou supérieurs au chemin de fer , et l'on dirige les chemins et routes de manière à les conduire soit au-dessus, soit au-dessous de la voie ferrée ; mais la circulation publique s'en trouve nécessairement incommodée. De plus, comme on ne peut raisonnablement élever un nombre indéfini d'ouvrages d'art , on

supprime les routes les moins fréquentées et on les remplace par un chemin latéral souvent fort long, qui rejoint le pont ou le passage à niveau le plus voisin existant sur un chemin dont l'importance en a motivé l'établissement. Le public, on le conçoit, n'est pas toujours content ; il lui faut faire quelquefois de grands détours pour aller d'un pont à un autre distant de 10 à 12 mètres. » Nous croyons que M. Level a voulu dire ici au moins de 100 à 120 mètres, sinon de 1000 à 1200 mètres, car parfois la déviation atteint de plus grandes longueurs.

Notre auteur ne voit, d'un autre côté, aucun danger sérieux dans l'application de cette mesure : « Sur un chemin de fer à voie unique, le plus grand calme règne sur toute la ligne ; le passant n'a à surveiller qu'un seul convoi s'annonçant de lui-même par un bruit tout particulier qu'il est impossible de confondre avec les bruits divers de la campagne ; il ne court donc aucun danger menaçant. »

Et, en effet, sur les chemins à circulation bornée, il nous paraît qu'on peut sans grand danger multiplier les passages à niveau beaucoup plus que sur les lignes à grand trafic, ou nous persistons à croire, comme nous l'avons développé plus haut, n° 411 notamment, que les passages à niveau présentent de très-nombreux et très-graves inconvénients.

423. *Passages pour piétons.* — L'usage des passages pour piétons accolés aux passages à niveau est adopté sur toutes les lignes et pour presque tous les passages.

La garde et le service de ces passages pour piétons font partie des obligations générales concernant le service des barrières des passages à niveau ; dès lors si un accident arrivait par suite de l'insuffisance des clôtures desdits passages, la responsabilité des Compagnies se trouverait directement engagée aux termes des art. 19 de la loi du 15 juillet 1845 et 4 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Les Compagnies, sans qu'on ait voulu leur adresser à cet égard une injonction, ont été engagées à prendre les mesures nécessaires pour que soit au moyen de tourniquets auxquels on adapterait des cadres pleins ou à claire-voie, soit par l'installation de portillons à simple ou à double battants , les passages pour piétons accolés aux passages à niveau fussent clôturés de manière à empêcher les enfants et les animaux de s'introduire sur les voies. Il importerait également que ces barrières fussent munies d'un verrou ou de tout autre système de fermeture, qui permît aux gardes de les tenir fermées pendant le passage des convois. (Circulaire des travaux publics aux Compagnies, du 14 juin 1855).

424. *Passages particuliers.* — « Sur presque tous les chemins de fer il y a des barrières à l'usage des particuliers, et dont la clé est entre les mains des propriétaires. » (Enquête sur l'exploitation de 1858).

§ III.

Contraventions ; accidents ; responsabilité ; compétence.

—

SOMMAIRE

425. *Contraventions concernant les barrières ; compétence.* — Nous aurons à revenir plus tard, en nous occupant des contraventions, sur les questions de compétence et de pénalité qui peuvent naître à l'occasion des contraventions à la police des barrières, bornons-nous à poser ici en principe, une distinction entre ces contraventions fondée sur les lois concernant la matière.

Les contraventions aux articles 4 et 12 et suivants de la loi du 15 juillet 1845, imputables aux concessionnaires qui ne se seront pas conformés à l'obligation d'établir des barrières sur les passages à niveau, et d'établir ces passages en exécution des prescriptions de l'administration, sont justiciables des conseils de préfecture.

Les contraventions aux arrêtés pris par les préfets sous l'approbation du ministre, sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, en ce qui concerne les passages, sont justiciables des tribunaux correctionnels aux termes de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

426. *Absence de barrières ; accident ; compétence.* — Les accidents arrivés sur un passage à niveau, par suite de l'absence de barrières, doivent amener les délinquants devant le tribunal correctionnel en exécution de l'art. 4 de l'ordonnance de 1846 combinée avec l'article 21 de la loi de 1845, (Cour de Metz 30 janvier 1863). Mais si la qualification du fait ne relevait pas une blessure ou une mort comme résultant de la contravention, c'est-à-dire une blessure ou un homicide par imprudence, négligence ou inobservation des réglements, mais une simple contravention consistant dans l'inaccomplissement du réglement administratif, sans résultat prévu par la loi pénale, cette contravention ne constituerait plus qu'une contravention de grande voirie du ressort des conseils de préfecture.

427. *Accident par suite de défaut de fermeture des barrières ; responsabilité de la Compagnie.* — S'il a

pu être soutenu que les clôtures des chemins de fer ne sont qu'une indication de la limite de la propriété des Compagnies et que les lacunes qu'elles peuvent offrir, ou leur état de détérioration, par la facilité qu'ils donnent à l'introduction du bétail sur la voie, ne peuvent être invoqués contre elles pour les rendre responsables des accidents survenus aux animaux qui les ont franchies, ou pour exonérer les propriétaires du bétail de la réparation des dégats commis ; il en est tout autrement des barrières établies sur les chemins publics, ces chemins sont affectés à la circulation des hommes et des animaux, et la faculté donnée aux Compagnies de les intercepter implique nécessairement l'obligation d'une surveillance rigoureuse dont les réglements d'administration publique ont déterminé le mode.

En cas d'accident arrivé à des bestiaux qui se sont introduits sur la voie d'un chemin de fer par une barrière restée indûment ouverte, le préposé qui a contrevenu aux réglements, ou la Compagnie dont il est l'agent, ne peuvent exciper de la faute ou de l'incurie du propriétaire ou du gardien à la surveillance duquel les bestiaux ont échappé ; cette faute n'est qu'une cause tout-à-fait secondaire de l'événement dont la cause véritable ne peut être attribuée qu'à l'inobservation des obligations imposées à la Compagnie.

Tels sont les motifs qui ont déterminé la Cour de Poitiers à confirmer par un arrêt du 20 juillet 1876, le jugement du tribunal de Bressuire, qui avait condamné la Compagnie d'Orléans à payer à un sieur Belian une somme de 1000 fr. dans une espèce où deux bœufs et

un taureau conduits au pacage avaient échappé à leur gardien, s'étaient introduits avant le passage du dernier train sur la voie du chemin de fer de Niort à Bressuire par la barrière d'un passage à niveau restée ouverte contrairement aux réglements, avaient suivi la voie et avaient été heurtés et écrasés par un train.

Le tribunal de la Seine, le 20 décembre 1862, avait déclaré la responsabilité de la Compagnie engagée, à l'occasion d'un accident dont avait été victime un voyageur qui s'était avancé sur un passage à niveau, qui, aux approches d'un train, avait été laissé ouvert.

128. *Accident ; faute en dehors de l'inobservation des prescriptions réglementaires.* — Lorsqu'une action en responsabilité est portée devant les tribunaux civils à raison d'un accident dont a été victime un piéton qui s'est engagé sur un passage à niveau, ces tribunaux peuvent-ils reconnaître qu'il y a faute de la part de la Compagnie, alors que celle-ci s'est conformée aux prescriptions de police qui lui avaient été imposées relativement à ce passage ? La Cour de Grenoble, le 19 janvier 1863, a répondu affirmativement dans une espèce où on reprochait à la Compagnie de s'être bornée à faire éclairer un des côtés du passage et à y placer un garde, sans prendre cette double précaution de l'autre côté. Une barrière, fermée avec un simple crochet, a paru aux magistrats une protection insuffisante pour le public. La Cour s'était placée dans son appréciation sous les dispositions du droit commun qui veulent que chacun ré-

ponde des fautes qui sont le résultat de son imprudence ou de sa négligence. On se pourvut devant la Cour de Cassation contre cet arrêt, sur le motif qu'il y avait abus de pouvoir résultant de ce que la Cour avait empiété sur les fonctions administratives, en considérant comme une négligence et une imprudence un état de choses qui n'était que l'exécution littérale des prescriptions administratives. Le pourvoi a été rejeté par l'arrêt de la Cour de Cassation du 19 août 1863. M. Lamé Fleury, dans son *Code annoté des chemins de fer*, p. 878, critique cette décision : s'il n'y avait point violation du principe de la séparation des pouvoirs, il y avait, dit-il, certainement de la part de la Cour d'appel une critique indirecte du réglement administratif sanctionnant un état de choses dans lequel elle voyait une imprudence grave. Tenir trop de compte des impatiences ou des témérités d'un public condamné à subir de longues et incommodes interruptions de circulation, serait exagérer outre mesure la responsabilité collective de la Compagnie au profit de la responsabilité individuelle du public.

Les détails de l'affaire jugée par la Cour de Grenoble ne nous sont pas assez connus pour pouvoir apprécier cette espèce particulière en fait, et nous n'avons pas à rechercher si à ce point de vue la responsabilité de la Compagnie a été à tort retenue, alors que la faute principale aurait été imputable à la victime de cette faute; mais nous croyons devoir faire remarquer en droit qu'il ne suffit pas, de ne pas avoir violé une pres

rse. — Un charretier ne dirigeant
n attelage au moment où il tra-
n non fermé, d'un chemin de
. au lieu de traverser ra-
it engagés sur la voie ; pour
qu'ils devaient parcourir, il a
mps pendant laquelle un train ar-
a été heurtée et brisée, les chevaux
motive et trois wagons du train avariés.
teur de la voiture a été poursuivi devant les
aux. La Cour d'Angers, par arrêt du 3 mai 1875 :
onsidérant qu'il n'est pas admissible que par cela seul qu'un passage à niveau est libre et ouvert, il n'y ait aucune précaution à prendre pour les voyageurs, qui au contraire, doivent avoir d'autant plus de prudence qu'ils ont plus de liberté de circulation.

» Considérant qu'à la vérité cette prudence n'est pas exigée au même degré du moins, lorsqu'une enceinte de chemin de fer d'intérêt général, habituellement fermée par des barrières, est ouverte au public, qu'elle l'est alors par le fait et sous la responsabilité de la Compagnie ; mais qu'il en est tout autrement d'un passage à niveau d'un chemin de fer d'intérêt local, constamment ouvert, où il n'y a ni barrières ni employés indiquant que l'on peut passer sans risques ; que ces passages s'effectuent sous la propre responsabilité des particuliers, qui doivent y apporter les soins d'une prévoyance au moins ordinaire, et que Rocand en a manqué d'une manière absolue.

suite d'une situation exceptionnelle d'un passage résultant du temps, de la neige, du brouillard, que sais-je, de l'encombrement des voies d'accès par suite de foires ou marchés, de retard dans les trains, de dégradations du passage ou de tout autre cause, il est nécessaire de prendre ces précautions particulières que la prudence la plus vulgaire commande, et si on ne les a pas prises et qu'il en résulte un accident, cet accident sera le résultat d'une négligence qui engagera la responsabilité de la Compagnie et des agents, sans que la décision qui la constatera puisse être considérée comme une critique directe ou indirecte des réglements administratifs.

429. *Accident sur un passage à niveau d'un chemin de fer d'intérêt local sans barrières.* — Les Compagnies de chemin de fer d'intérêt local peuvent être dispensées d'établir des barrières aux abords des passages à niveau. Dès lors ceux qui fréquentent ces passages doivent, avant de s'y engager, s'assurer s'ils peuvent le faire sans danger, et s'ils manquent de prendre les précautions que commande la traversée de ces passages, s'ils ne les traversent pas avec une rapidité suffisante, ils ne sauraient faire retomber sur la Compagnie les conséquences de leur défaut de précautions. (Tribunal civil des Andelys, 1er mai 1872, Nozières contre Compagnie d'Orléans à Châlons).

430. *Accident sur un passage à niveau de chemin d'intérêt local par suite du défaut d'attention de*

celui qui le traverse. — Un charretier ne dirigeant point suffisamment son attelage au moment où il traversait un passage à niveau non fermé, d'un chemin de fer d'intérêt local, les chevaux au lieu de traverser rapidement le passage, se sont engagés sur la voie ; pour les remettre sur la route qu'ils devaient parcourir, il a fallu une perte de temps pendant laquelle un train arrivant, la voiture a été heurtée et brisée, les chevaux tués et la locomotive et trois wagons du train avariés. Le conducteur de la voiture a été poursuivi devant les tribunaux. La Cour d'Angers, par arrêt du 3 mai 1875 : « Considérant qu'il n'est pas admissible que par cela seul qu'un passage à niveau est libre et ouvert, il n'y ait aucune précaution à prendre pour les voyageurs, qui au contraire, doivent avoir d'autant plus de prudence qu'ils ont plus de liberté de circulation.

» Considérant qu'à la vérité cette prudence n'est pas exigée au même degré du moins, lorsqu'une enceinte de chemin de fer d'intérêt général, habituellement fermée par des barrières, est ouverte au public, qu'elle l'est alors par le fait et sous la responsabilité de la Compagnie ; mais qu'il en est tout autrement d'un passage à niveau d'un chemin de fer d'intérêt local, constamment ouvert, où il n'y a ni barrières ni employés indiquant que l'on peut passer sans risques ; que ces passages s'effectuent sous la propre responsabilité des particuliers, qui doivent y apporter les soins d'une prévoyance au moins ordinaire, et que Rocand en a manqué d'une manière absolue.

» Considérant en droit que l'on peut dire que tout chemin de fer a une enceinte, quoiqu'elle ne soit pas déterminée par des clôtures, comme l'on dit l'enceinte d'une ville ou d'une propriété ; que l'enceinte d'un chemin de fer non clos, c'est le terrain dont la Compagnie est propriétaire, ou dont elle a la jouissance ; que les prescriptions de police, qui défendent de s'introduire et de stationner dans l'enceinte des chemins de fer d'intérêt général, sont applicables à ceux d'intérêt local ; que la loi du 12 juillet 1865, n'a nullement abrogé les dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846, concernant la police des chemins de fer d'intérêt général, puisqu'au contraire elle les rend applicables à ceux d'intérêt local par son article 4, et que Rocand a contrevenu à ces dispositions en s'introduisant et stationnant sur le chemin de fer, comme il est dit ci-dessus. »

Cette dernière partie de l'arrêt résout une difficulté que nous aurons à étudier plus loin, en nous occupant des contraventions.

Section II

Clôture des chemins de fer

—

SOMMAIRE

431. Objet de cette section
432. Nécessité de clore les chemins de fer.

433. Législation étrangère.
434. L'administration ne peut dispenser la Compagnie de l'obligation de clore un chemin de fer.
435. Cette obligation est applicable à tous les chemins, quelle que soit l'époque de leur construction.
436. L'administration détermine l'époque où les clôtures doivent être établies sur les anciens chemins.
437. La clôture doit être élevée sur le sol appartenant au chemin de fer.
438. Les règles de mitoyenneté du droit commun sont ici inapplicables.
439. Qui doit établir la clôture?
440. Qui doit l'entretenir?
441. Compétence en cas de difficultés sur ces divers points.
442. Est-il dû une indemnité aux Compagnies concessionnaires avant 1845 et qui depuis ont été dans le cas d'établir des clôtures.
443. Modes de clôture ;
444. Par quelle autorité est fixé le mode de clôture?
445. Changements apportés par l'administration aux anciens modes de clôture.
446. Indication des divers modes de clôture prescrits par l'administration.
447. Caractère de ces clôtures.
448. Dégats aux clôtures.
449. L'article 4 est applicable sur tout le parcours du chemin de fer.
450. Chemin de fer d'intérêt local ou industriel.

431. *Objet de cette section.* — Les dispositions des lois et règlements sur la clôture des chemins de fer, ne doivent pas faire l'objet direct de notre étude. Toutefois cette partie de la législation des chemins de fer a trop

d'intérêt pour les riverains des voies ferrées et même par ceux qui fréquentent les passages qui se croisent avec les voies de fer et les chemins qui longent ces voies, pour que nous ne présentions pas un exposé rapide des règles qui concernent ces clôtures.

Je suivrai dans cet exposé le travail que j'avais publié en 1853, sur la *Législation des chemins de fer par rapport aux propriétés riveraines.*

432. *Nécessité de clore les chemins de fer.* — La clôture des chemins de fer est une mesure de la plus haute importance ; écrite dans presque tous les cahiers des charges annexés aux concessions, elle a passé dans la loi ; elle défend toutes les dépendances de la voie contre les empiètements des voisins, et surtout elle prévient les accidents, en empêchant les personnes et les animaux de s'introduire sur la voie.

Aux termes donc de la loi de 1845 :

Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'administration déterminera pour chaque ligne le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée, (loi, 14 juillet 1845, art. 4).

433. *Législation étrangère.* — L'obligation de clore la voie et d'établir des barrières est écrite dans presque toutes les législations étrangères.

En Autriche : « Pour conserver intacte la communi-

cation entre les routes et les chemins déjà existants, aux endroits traversés par le chemin de fer, le chemin de fer devra passer au-dessus ou au-dessous des routes les plus fréquentées. Quant aux routes moins fréquentées, il pourra les traverser à niveau. Dans ce dernier cas, des gardiens de la voie seront établis par la Compagnie sur le point de passage, et des barrières mobiles seront disposées, au moyen desquelles la route sera fermée des deux côtés à l'approche d'un convoi..... La Compagnie est tenue de prendre toutes les mesures de précautions, soit en établissant des cantonniers sur la voie, soit en environnant le terrain du chemin de fer d'une clôture convenable, afin d'en interdire l'accès aux hommes et aux animaux à l'approche d'une locomotive, ce qui est essentiel pour éviter les accidents graves. L'autorité directoriale du cercle est spécialement chargée de veiller à l'exécution de ces différentes mesures, et la Compagnie est tenue d'entourer de haies vives la voie et les fossés latéraux, surtout dans les pays de pâturages. » (*Législation des chemins de fer en Allemagne*, par de Reden, p. 91 et 92, de la traduction française de M. Tourneux ; conventions techniques de l'union des chemins de fer allemands arrêtées à Constance en 1876, art. 43).

En Prusse, la plupart des ordonnances de police concernant les chemins de fer chargent les autorités supérieures du soin de déterminer les modes de clôture des voies de fer.

Le règlement de police du 30 août 1839, pour le chemin bavarois de Munich-Augsbourg, porte défenses sévères d'ouvrir les barrières, portes de gares et accès,

et de franchir les fossés, escarpes, digues et autres clôtures. Ces défenses se retrouvent dans l'ordonnance de police d'août 1840, spéciale au chemin de Brunswick à Harzbourg ; dans le règlement du 3 septembre 1839, pour la voie du Tannus ; et, en dehors de la Bavière, dans l'ordonnance du grand duc de Bade, du 3 septembre 1840.

En Angleterre, les Compagnies concessionnaires doivent également clore les voies de fer et entretenir ces clôtures. (5 et 6 Victoria (30 juillet 1842) cap. 55 et 8 Victoria (8 mai 1845) cap. 20, § 68).

L'article 33 de la loi du 9 avril 1875 sur le service et l'exploitation des chemins de fer dans les Pays-Bas, porte : « Tout chemin de fer sera clos des deux côtés. Le roi déterminera le mode de cette clôture. Les frais seront à la charge des entrepreneurs du service du chemin. »

434. *L'administration ne peut dispenser une Compagnie de l'obligation de clore un chemin.* — La loi française n'a donc fait que sanctionner une nécessité reconnue dans les législations étrangères, mais elle l'a fait d'une manière plus formelle et plus générale, en prescrivant que les chemins de fer seraient clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie. Cette obligation, édictée par notre loi, est impérative. Celui auquel il incombe de s'y soumettre ne peut s'y soustraire sous quelque prétexte que ce soit.

L'administration elle-même ne pourrait, soit directe-

ment soit indirectement, en exonérer une Compagnie ; une pareille autorisation serait une illégalité flagrante, elle ne saurait engager pour l'avenir et fonder un droit pour la Compagnie qui l'aurait obtenue en violation de la loi. (Dans le même sens MM. Rebel et Juge ; *Traité de la législation des chemins de fer*, n° 580. M. Gand *Traité de la police des chemins de fer*, n° 82. M. Dalloz, *Répertoire*, v° *Voirie par chemin de fer*, n° 170).

Après la loi de 1845, on s'est plaint, à la Chambre des Députés, de ce que les prescriptions concernant les clôtures n'étaient point exécutées sur certains chemins, notamment le chemin de fer de Saint-Etienne. Le ministre des travaux publics se hâta de répondre que des injonctions avaient été faites à la Compagnie et que, dans un temps peu reculé, cette disposition à laquelle la Chambre des pairs avait attaché tant d'importance, et qui en a tant pour la conservation et la police des chemins de fer, aurait reçu partout son exécution. (Séance de la Chambre des Députés, du 14 mai 1846, *Moniteur* du 15).

435. *Cette obligation est applicable à tous les chemins quelle que soit l'époque de leur construction.* — En exécution de la loi de 1845, les chemins de fer déjà construits et concédés lors de la promulgation de cette loi doivent être clos, alors même que l'obligation de les clore n'aurait pas été insérée dans le cahier des charges annexé à la concession. Les lois de police sont exécutoires au moment de leur promulgation, dans un inté-

rêt public de sûreté, et l'article 4 est trop général et absolu pour admettre des exceptions et des distinctions, (M. Dalloz, n° 174).

Mais l'obligation de clore les chemins de fer, n'est point applicable aux terrains occupés temporairement pour dépôts de matériaux, ou comme chantiers, (Cour de Paris, 16 août 1855).

136. *L'administration détermine l'époque ou les clôtures doivent être établies sur les anciens chemins.* — Toutefois, comme c'était là une charge pésante et qu'il était essentiel que l'inertie et le mauvais vouloir ne vinssent pas en trop reculer l'exécution, l'article 4 a chargé l'administration du soin de déterminer, pour les chemins non assujettis à la clôture au moment de la promulgation de la loi du 15 juillet 1845, l'époque à laquelle cette clôture devrait être effectuée.

Nous faisons remarquer *infra* n° 132, que ce pouvoir conféré à l'administration, a également pour but de lui permettre d'apporter un adoucissement aux charges que cette obligation imposait aux Compagnies, en leur permettant de n'exécuter que successivement cette clôture.

137. *La clôture doit être élevée sur le sol appartenant au chemin de fer.* — La clôture fait partie de la même propriété que la voie de fer qu'elle est appelée à défendre, et, par suite, elle doit être établie sur le sol dépendant de cette voie : le riverain est autorisé à

s'opposer à son établissement, soit en entier soit en partie, sur son propre terrain. (Dalloz, n° 171).

438. *Les règles de mitoyenneté du droit commun, sont ici inapplicables.* — La clôture, une fois établie, fait partie de la voie de fer, et, par suite, forme une dépendance du domaine public, c'est donc là une propriété *sui generis*, qui à ses règles spéciales, et à laquelle la plupart des règles du droit civil sont inapplicables. Ainsi, par exemple, dans le cas où pour établir cette clôture on aurait élevé un mur, les règles posées dans les articles 653 et suivants du Code Civil, sur la mitoyenneté du mur, ne pourraient être invoquées en faveur du riverain.

439. *Qui doit établir la clôture ?* — L'ordonnance de Frédéric Guillaume de Prusse, du 3 novembre 1838, § 14, met à la charge des Compagnies l'entretien de toutes les constructions que le gouvernement jugera nécessaires pour garantir les propriétés riveraines de tous dangers et de tous dommages ; parmi ces constructions, figurent nominativement les clôtures. Cette disposition se retrouve dans presque toutes les législations étrangères, notamment dans le règlement public fait à Copenhague, le 18 mai 1840, et dans l'acte de la reine Victoria, du 8 mai 1845; mais l'ordonnance de Prusse, du 3 novembre 1838, ajoute que lorsque la nécessité de pareils établissements ne se fait sentir qu'après l'ouverture de la voie et à la suite d'un changement

opéré dans les propriétés foncières voisines, la société du chemin de fer est bien tenue de les faire et de les entretenir, mais aux frais des propriétaires intéressés, qui doivent donner caution.

En France, l'établissement des clôtures étant une obligation imposée dans un intérêt de police, de sûreté publique et de conservation de la voie de fer, plus encore que dans l'intérêt particulier de tel riverain, la dépense que nécessite leur construction ne saurait être mise à la charge des riverains, tout le monde est d'accord sur ce point. (M. de Chasseloup Lambert, séance de la Chambre des Députés, du 31 janvier 1845, *Moniteur* du 1er février, et le discours du rapporteur à la Chambre des Pairs).

Mais à la charge de qui retomberont ces frais ?

Si l'Etat a construit le chemin et s'il l'exploite, pas de difficultés, nul autre que lui ne peut être appelé à supporter une pareille dépense.

Si la Compagnie concessionnaire a construit le chemin et l'exploite encore, que les frais de clôture soient à la charge de celui qui exploite le chemin ou du constructeur, se sera toujours elle qui devra les supporter.

Mais si l'Etat ayant fait construire le chemin, soit avant, soit après 1845, en a concédé l'exploitation, qui supportera les frais de clôture, du constructeur ou de l'exploitant ?

M. Gand, n° 80, fait peser l'obligation sur l'Etat. Si on considère les clôtures comme un complément de l'établissement de la voie de fer, c'est à cet avis qu'il

885

ıit:
·tés
e la
›ar-
·ntre
.éfen-
ge de
ıature
)éputés

dances des voies ferrées par l'article 30 du cahier des charge. (M. Palaa, *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer*, v° Clôtures, § 1, p. 299).

441. *Compétence en cas de difficultés sur ces divers points.* — En cas de difficultés sur le point de savoir qui, de l'Etat ou du concessionnaire, devra construire la clôture, ce n'est point à l'administration seule à décider; l'article 4 de la loi de 1845, lui donne bien le droit de déterminer le moment où la clôture devra être terminée et le mode de la cloture, mais il faut s'en référer aux règles ordinaires de compétence, pour reconnaître qui devra vider la difficulté, s'il y a des doutes sur l'obligé. Or, comme il s'agira ici d'apprécier un contrat administratif entre l'Etat et une Compagnie concessionnaire, le Conseil de Préfecture, juge du contentieux administratif, sera seul compétent, sauf recours au Conseil d'Etat. (MM. Rebel et Juge, n° 581 ;—Gand, n°s 82 et 83 ;—Dalloz, n° 176 ;—Conseil d'Etat, 13 juillet 1850. Compagnie du chemin de fer. de Strasbourg à Bâle).

442. *Est-il dû une indemnité aux Compagnies concessionnaires avant* 1845 *et qui ont été depuis dans le cas d'établir des clôtures?*—Les concessionnaires de chemin de fer antérieurement à 1845, qui se sont trouvés obligés par cette loi d'établir des clôtures, auront-ils le droit de réclamer une indemnité à cause de la charge qui leur a été ainsi imposée ? M. de Boissy avait posé la question à la Chambre des Pairs ; le ministre des travaux

publics répondit : « Toutes les servitudes imposées à la propriété, dans un intérêt général, et il n'y a pas d'intérêt plus général que la sécurité publique, ne peuvent donner lieu à une indemnité. La nécessité de se clore, imposée dans l'intérêt de la sûreté de la circulation, est évidemment dans cette catégorie, et l'indemnité n'est pas due. » Cette solution est étendue par MM. Rebel et Juge, n° 584, au cas où la Compagnie, ayant adopté un mode de clôture qui ne paraîtrait pas suffisante à l'administration, serait obligée d'en établir une seconde.

Mais s'il n'est pas dû d'indemnité, on a voulu laisser à l'administration les moyens d'apporter des tempéraments dans l'exécution de loi lorsqu'elle fut promulguée, et c'est pour cela que au lieu d'exiger l'exécution immédiate des clôtures sur tous les chemins alors construits, on dit dans la loi, que l'Administration déterminerait, pour chaque ligne qui n'y avait pas été assujettie, l'époque à laquelle cette clôture devrait être effectuée. (Josselin, t. II, p. 381 ; Duvergier, p. 290 ; voy. *supra* n° 436).

443. *Modes de clôture.* — Le projet de loi portait: « Tout chemin de fer sera clos et séparé des propriétés riveraines des deux côtés, et sur toute l'étendue de la voie, par des murs, haies ou poteaux avec lisses, barrières, ou par des fossés. » Plusieurs députés, et entre autres MM. Gustave de Beaumont et de la Plesse, défendaient cet article qui, suivant eux, avait l'avantage de déterminer d'une manière précise le mode et la nature de la clôture. Le rapporteur à la Chambre des Députés

combattait au contraire, au nom de la commission, la seconde partie de cette disposition : Le projet présenté par le gouvernement, disait-il, ne précise rien et répand même, sur le choix du mode de la clôture, un doute qu'il nous a paru dangereux de laisser dans la loi.

« En effet, d'après cette rédaction, à qui appartiendrait le droit de déterminer quelle sera l'espèce de clôture employée ? Les Compagnies, sans doute, le revendiqueront pour elles-mêmes. Du moment que le chemin de fer sera clos, même par de simples fossés, ne pourront-elles pas soutenir qu'elles ont satisfait aux prescriptions de la loi ; et croyez-vous que tel ou tel mode de clôture soit indifférent à la sûreté publique, à la sécurité des voyageurs ?

« Evidemment non ; ici, c'est une ville, un village populeux que le chemin traverse ; il faut une clôture solide, qui oppose un obstacle sérieux ; là, ce sont des plaines, où de rares habitations apparaissent, que parcourt le chemin, des barrières, des fossés peut-être seront suffisants.

« On ne peut donc déterminer d'avance, par la loi, quel mode de clôture sera employé ; le vouloir uniforme, serait ou ruiner les Compagnies, ou n'exiger rien de sérieux ; et leur abandonner le choix, serait peut-être ne pas atteindre le but qu'on se propose.

« Votre commission a donc pensé que ce qu'il y avait de mieux à faire, c'était de se borner à déclarer que les chemins de fer seraient clos sur toute l'étendue de la voie, et ensuite de laisser à l'administration le soin de

déterminer le mode de clôture ; l'administration, dans son choix, aura égard à ce que commande la sûreté publique et aussi à ce que réclame l'intérêt des Compagnies. » (Séance de la Chambre des Députés, du 31 janvier 1845).

Ces sages observations eurent l'assentiment de la Chambre, et l'avis de la commission est passé parmi les dispositions de la loi. On ne fit pas l'indication des divers modes de clôtures énumérés dans le projet, qui n'avait fait en cela que reproduire la clause contenue dans les cahiers des charges antérieurs à 1845. L'administration fut chargée de déterminer le mode de clôture.

Le cahier des charges énumère quelques-uns des modes de clôture. L'art. 20 porte : Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies, ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

444. *Par quelle autorité est fixé le mode de clôture?* —Toutefois la commission de la Chambre des Députés, qui proposait ainsi de laisser à l'administration le soin de déterminer les modes de clôture pour donner une garantie de plus aux intérêts divers engagés dans cette désignation, demandait qu'elle fût faite par un réglement d'administration publique pour chaque ligne. Il eut fallu dès lors un décret délibéré en Conseil d'Etat. M. Benoit, député, fit observer qu'à coup sûr le Conseil d'Etat ne statuerait qu'après, et sur l'avis du Conseil général des ponts-et-

chaussées, et qu'on ferait ainsi perdre beaucoup de temps pour l'accomplissement de formalités inutiles. Suivant lui, il suffirait que l'administration supérieure locale déterminât le mode de clôture. Le ministre des travaux publics, adoptant cet avis, proposa de mettre dans la loi que l'administration déterminerait pour chaque ligne le mode de clôture. C'est ce qui fut fait par la Chambre, du consentement du rapporteur. (Séance de la Chambre des Députés, du 31 janvier 1845). J'ai dit, *Législation des chemins de fer par rapport aux propriétés riveraines*, n° 66, p. 82 et s., que la loi réservant le droit de désignation à l'administration d'une manière générale et sans distinction, il faudrait admettre comme régulièrement faite la désignation qui émanerait du chef du gouvernement sous la forme d'un décret, du ministre sous la forme d'un arrêté ou d'une décision. Je faisais remarquer même qu'il serait le plus souvent nécessaire de recourir à l'autorité ministérielle lorsque la ligne traverserait plusieurs départements, la désignation devant être pour chaque ligne ; mais me prévalant de ce que la loi avait été modifiée sur les observations de ceux qui voulaient charger de ce soin l'administration supérieure locale, j'avais soutenu que cette désignation était en règle générale attribuée au préfet représentant de l'administration supérieure locale, qui agirait sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées et sauf recours au ministre, et c'est l'avis qu'a suivi M. Jousselin, *Servitudes d'utilité publique*, t. II, p. 387.

Je reviens sur cette opinion où m'avaient conduit les

explications données à la Chambre, et je reconnais qu'en l'état de la réglementation en ces matières, les expressions dont on s'est servi, ne peuvent prévaloir contre le système général de la législation, qui attribue au ministre l'approbation de toutes les mesures concernant la construction. J'avais déjà signalé d'ailleurs que le plus souvent il faudrait recourir à l'administration supérieure centrale, les lignes de chemin de fer s'étendant généralement sur plusieurs départements. Il est vrai qu'une ordonnance des 15-21 novembre 1846, par son article 71, centralisait alors entre les mains d'un seul préfet les attributions des divers préfets dont les départements étaient traversés; mais cette centralisation, d'après l'instruction ministérielle du 31 décembre 1846, était restreinte aux mesures de surveillance et de police proprement dite, et même dans ce cas les arrêtés pris par les préfets devaient être soumis au ministre. Au surplus, les pouvoirs ainsi centralisés ont été transférés directement au ministre par l'arrêté du 15 avril 1850.

Je ne fais dès lors aucune difficulté pour reconnaître la compétence du ministre en ces matières à l'exclusion de celle des préfets, et à me ralier à l'avis de MM. Rebel et Juge, n° 578; Gand, n° 81; Dalloz, v° Voirie par chemin de fer, n° 173.

Dans aucun cas les tribunaux judiciaires ni administratifs n'auront le droit de déterminer le mode de clôture, soit à défaut de l'administration, soit en modifiant les prescriptions adoptées par elle. (Conseil d'Etat, 24

mai 1859, chemin de fer de l'Est contre Vattier; tribunal de la Seine, 21 décembre 1851).

Ce qui toutefois n'empêche pas les Conseils de Préfecture, en cas de poursuites pour contravention résultant de l'introduction d'un animal sur la voie, de prescrire une instruction pour constater dans quel état se trouvaient les clôtures sur la voie ferrée au point où l'introduction a eu lieu. (Conseil d'Etat, 24 décembre 1863, Boyer).

445. *Changements apportés par l'administration à l'ancien mode de clôture.* — L'acte qui fixe les modes de clôture peut être modifié par l'autorité dont il émane, si l'intérêt public et les besoins du service l'exigent.

Mais le principe une fois posé, je crois devoir l'accompagner de l'observation suivante : Si la clôture a été posée en se conformant aux prescriptions de l'administration, et si, alors qu'elle est en bon état, l'administration prescrit, dans un intérêt public, une modification coûteuse pour la Compagnie, celle-ci ne pourra pas contester la légalité de la mesure et elle devra s'y soumettre; mais comme en établissant régulièrement la clôture qui existe elle a rempli les conditions que lui imposait le cahier des charges, cette nouvelle dépense ne saurait être à sa charge. Il en serait autrement s'il s'agissait de rétablir une clôture en mauvais état par suite de vétusté ou autre cause, ou si le changement du mode de clôture avait été sollicité par la Compagnie.

446. *Indication des divers modes de clôture prescrits par l'administration.* — On trouve dans le cahier des charges annexé à la loi du 12 août 1840 (chemin de fer de Paris à Rouen) l'énumération des principaux modes de clôtures que prescrit l'administration. Ce sont les murs, haies, poteaux avec lisses, fossés avec levée en terre ayant au moins un mètre de profondeur, à partir de leurs bords relevés.

L'article 20 du nouveau cahier des charges énumère quelques uns de ces modes de clôture. Nous avons indiqué *supra* n° 91 les dispositions principales adoptées par l'administration en ces matières alors que nous ne croyons pas devoir leur consacrer une place spéciale.

Lorsque les clôtures sont fermées au moyen de haies ou d'arbres atteints par les chenilles, il doit être procédé chaque année, avant le 20 mars, à leur échenillage par les soins et aux frais de la Compagnie. (Lois des 26 ventôse an IV et 21 mai 1836 et décret du 16 décembre 1811, rappelés par les circulaires ministérielles des 19 décembre 1848 et 14 mars 1849).

447. *Caractères de ces clôtures.* — L'administration ne veut considérer ces clôtures, que comme des clôtures déterminant la limite du chemin de fer, et non comme des clôtures matérielles, capables de présenter une résistance sérieuse à des tentatives malveillantes ou aux efforts des animaux.

« On ne saurait prétendre, dit le ministre à l'occa-

sion d'une affaire portée devant le Conseil d'Etat, que, dans les localités où s'exerce l'industrie du pacage des bestiaux, les Compagnies de chemins de fer, sont dans l'obligation de donner à leurs clôtures une résistance suffisante pour s'opposer à l'introduction du gros bétail, livré à sa propre et inintelligente impulsion. Si le libre pacage expose les clôtures à certaines dégradations, c'est aux éleveurs à en supporter les conséquences, si mieux ils n'aiment prendre des mesures pour se garantir des contraventions dont ils demeurent responsables.

» Du reste, toute l'argumentation repose sur cette idée, que les Compagnies de chemins de fer doivent donner aux clôtures de la voie une résistance pour ainsi dire illimitée et que cette résistance doit-être maintenue par un entretien suffisant.

» Cette doctrine est inadmissible ; les clôtures sont plutôt séparatives que défensives, elles n'ont le caractère défensif que par le sentiment de respect de la propriété d'autrui que commande toute clôture. Or, ce sentiment l'homme seul peut le comprendre et il est tenu de faire ensorte qu'il n'y puisse être porté atteinte dans son intérêt.

» Les clôtures sont régulières et suffisantes, lorsque l'administration n'a élevé à leur égard aucune objection, à la suite de la reception de la voie ferrée ; et quant à leur entretien, c'est à l'administration seule également qu'il appartient de l'apprécier. »

Cette prétention, qui parait s'appuyer sur divers arrêts du Conseil, dont M. Lamé Fleury, considère la

jurisprudence comme difficilement explicable, et qui semble accueillie par le Tribunal de la Seine, dans un jugement du 21 décembre 1861 ; a été vivement repoussée par le Tribunal de Bayeux 10 juillet 1867, et la Cour de Caen, 1er avril 1868 ; comme elle l'a été par le Conseil d'Etat le 24 décembre 1863, Boyer, dans l'affaire même à l'occasion de laquelle elle était produite.

La disposition de l'article 4, de la loi du 15 juillet 1845, n'a rien de commun avec une opération du bornage et de délimitation, comme l'administration semble le croire. C'est une mesure de police établie pour la sureté des riverains et la sureté de la circulation sur la voie de fer. Cela est dit partout, dans l'exposé des motifs de la loi , dans les instructions qui l'ont suivie , dans notre législation, comme dans les législations étrangères. Cette disposition est placée dans une loi sur la police des chemins de fer, sous le titre 1er, ainsi rubriqué *Mesures relatives à la conservation des chemins de fer*, elle est à côté de la disposition qui exige de placer des barrières tenues fermées aux passages à niveau et dans le même article. Il n'est donc point question ici de mesure de délimitation, mais bien d'une mesure de défense et de sureté. Des bornes ou tout autre indication de nature analogue suffiraient pour une délimitation, et l'administration elle-même n'exigerait pas si elle l'entendait réellement ainsi, des modifications aux modes de clôtures suivant qu'elles longent des propriétés cultivées, ou des chemins ou des routes. S'il s'agissait d'une simple mesure de délimitation, on n'aurait pas

dispensé de cette délimitation, les chemins d'intérêt local, dont il est nécessaire de protéger la propriété et les limites, aussi bien que pour les chemins d'intérêt général, qui sont bien autrement surveillés et protégés contre les usurpations par des agents nombreux des Compagnies et de l'Etat.

Partant, si sur les voies d'intérêt général, la clôture n'existe pas ou si elle n'est que fictive ; la Compagnie vis-à-vis des tiers sera en faute et les conséquences de ce défaut de clôture réelle, ne pourront retomber que sur elle. Elle aura été autorisée à n'établir pour clôtures que quelques fils de fer, faciles à franchir, et laissant surtout dans les accidents de terrains de pays rocheux et tourmentés, des passages libres pour les bestiaux, l'administration ne pourra le lui reprocher puisqu'elle le permet ou tolère, mais le chemin n'étant pas effectivement et légalement défendu, les tiers riverains ou autres ne pourront être victimes de cette tolérance et de cette inexécution de la loi.

A celà on repond, mais qui empêche le riverain de se clore. Je réponds, qui l'oblige à se clore ? et si cette obligation existe et qu'elle soit le résultat direct de l'expropriation et de l'exécution du chemin de fer, n'est-ce pas à la Compagnie à en supporter les conséquences et à payer les frais de cette seconde clôture. Au surplus dans la plupart des cas ou la Compagnie a dévié les chemins le long du chemin de fer, il ne sera pas aussi facile qu'il le paraitrait au premier abord, au riverain, de s'isoler du chemin de fer par une clôture

qu'il établirait entre la voie et les chemins qu'il doit parcourir, surtout si ce sont des chemins publics.

Si on adoptait une opinion contraire à celle que nous défendons, avec la facilité, que par leurs modes de clôture les Compagnies laissent aux animaux domestiques chiens, bestiaux et même bête de somme, de s'introduire sur la voie ferrée et surtout sur les accotements , l'exploitation des terres deviendrait impossible pour les propriétaires traversés, et au moment de l'expropriation ce serait la propriété de territoires entiers qu'il faudrait payer. Cette obligation resterait la même après, car comme il est incontestable qu'il n'a jamais été entendu lors du règlement de l'indemnité , que le pacage serait prohibé aux expropriés par suite de la clôture vicieuse du chemin de fer, il y aurait là un préjudice non prévu par le contrat dont la réparation resterait due.

Mais me dira-t-on, le propriétaire exproprié en vendant ses terrains pour être employés à l'établissement d'un chemin de fer, a bien su qu'il en perdait la propriété et que la propriété d'autrui devenait inaccessible pour lui et pour ses bêtes. Oui, mais le propriétaire dont on parcourt les terres et surtout les bois, par une ligne souvent sinueuse et accidentée, a su que cette propriété étrangère s'imposant au milieu de ses terrains se défendrait elle même par suite de la constitution légale, contre les troupeaux et les autres animaux de la ferme et qu'elle n'imposerait pas en dehors d'une gène excessive dans les parcours, une augmentation considé-

rable de droit de garde, qui, quelque vigilante qu'elle fut, resterait encore insuffisante si la clôture est fictive. je dois cependant reconnaitre que ce système semble indirectement repoussé par l'arrêt du Conseil d'Etat du 24 mai 1859 (chemin de fer de l'Ouest contre Valtier). L'avis du Conseil général des ponts et chaussées du 9 septembre 1850, cité par M. Cotelle, t. 4, page 199, ne m'est point complètement opposable.

Ce n'est point que je veuille dire que les riverains sont dispensés de toute garde, ce sera aux tribunaux, dans chaque affaire à décider à qui doit être imputée la faute ; mais je soutiens qu'elle ne retombera pas fatalement sur le propriétaire, par cela seul que la Compagnie justifierait qu'elle a établi des clôtures, quelque fut leur inefficacité et leur état d'abandon.

Voyez encore à ce sujet ce que nous disons *infra* n° 476.

448. *Dégats aux clôtures.* — Les dégats faits aux clôtures doivent être considérés comme s'ils avaient été faits à la voie de fer, lorsqu'il s'agit de les réprimer, à moins qu'ils eussent assez d'importance pour constituer un bris de clôture. L'article 456 du Code Pénal pourrait être alors appliqué par les tribunaux de répression.

449. *L'article 4 est applicable sur tout le parcours du chemin de fer.* — Notre article 4 est applicable lorsque le chemin est de niveau avec les terres riverai-

nes, comme lorsqu'il est établi au moyen d'un déblai ou d'un remblai ; la loi ne fait pas de distinctions, et il y a quelquefois plus d'utilité à ce que la clôture soit établie lorsque les niveaux sont différents, que lorsque la voie de fer est au même niveau que les propriétés qu'elle traverse. (MM. Rebel et Juge, n° 586 ; Gand n° 84 ; Dalloz n° 170).

450. *Chemin de fer d'intérêt local ou industriel.* — Pour les chemins de fer d'intérêt local, le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin. (Loi 12 juillet 1865, art. 4, § 2.

Cette faculté a été introduite dans la loi, dans un but d'économie et il conviendra d'en faire usage, partout où elle pourra se concilier avec la sureté de l'exploitation et la sécurité du public. (Circulaire des travaux publics aux préfets du 12 août 1865).

Ces règles sont applicables aux concessions de chemin de fer destinés à desservir des exploitations industrielles. (Loi, 12 juillet 1865, art. 8).

Section III

Contraventions

—

§ I.

Contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins de fer

—

SOMMAIRE

50. Passages à niveau, rails en saillie.
51. Absence de barrières.
52. Refus d'ouverture d'une barrière à niveau destinée au service d'un particulier.

451. *Contraventions des Compagnies aux cahiers des charges en ce qui concerne la viabilité des routes.* — Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendront aux clauses du cahier des charges ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne la viabilité des routes nationales, départementales ou vicinales, il sera dressé procès-verbal de la contravention soit par les ingénieurs des ponts-et-chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes mines et piqueurs, dûment assermentés.

452. *Portée des dispositions de la loi en ces matières.* — Il ne sera pas inutile, pour apprécier la portée des dispositions que nous venons d'indiquer, de rappeler dans quelles circonstances elles ont reçu la sanction du pouvoir législatif. Je reproduits à ce sujet ce que j'exposais dans mon travail sur la législation des chemins de fer par rapport aux propriétés riveraines, n°s 207 et suivants :

Le titre II de la loi de 1845, qui renferme les articles que nous examinons, était intitulé dans le projet du gouvernement : *Des mesures relatives à l'exécution des contrats passés entre l'Etat et les Compagnies.* Ces mesures, dont le but était de réprimer les contraven-

tions commises aux clauses des cahiers des charges dans les travaux d'exécution, d'entretien ou d'exploitation du chemin, parurent à la commission de la Chambre des Pairs étrangères à l'objet de la loi, et furent repoussées comme empreintes de rétroactivité.

M. le baron Dupont Delporte proposa alors un amendement dont il développait ainsi l'utilité devant la Chambre des Pairs, dans la séance du 3 avril 1844 : « Pour comprendre toute l'importance du titre II, il faut avoir été mêlé, comme nous l'avons été, à la pratique de ce genre d'affaires, il faut savoir combien de fois, dans les réclamations qui ont été faites, l'on a vu les réglements sans effets, les contraventions sans répression efficace, et les faits dont on avait à se plaindre subsister longtemps ! C'est donc en quelque sorte par un acte de conscience administrative que j'ai cru devoir proposer à la Chambre un amendement qui tendrait, pour certaines contraventions, à consacrer une augmentation de peines, lorsqu'une commission aussi éclairée et un rapporteur aussi savant vous ont demandé la suppression entière du titre II....

« Les cahiers des charges, dit-on, contiennent des moyens suffisants de répression. Il est vrai que les cahiers des charges donnent au gouvernement ce pouvoir énorme de prononcer la déchéance contre les Compagnies qui n'obéiraient pas à ses décisions ; mais pourrait-on appliquer une pénalité de cette nature à des infractions qui, pour compromettre la sûreté publique et le service des communications anciennes, ne devraient être

passibles que d'une amende proportionnée à la gravité de ces infractions ?

« Les cahiers des charges disent encore que l'administration a le droit de refuser la réception définitive des travaux, s'ils ne sont pas exécutés conformément aux plans qu'elle a approuvés. Les Compagnies se préoccupent peu de ce droit ; ce qui les intéresse c'est la mise en exploitation du chemin de fer et la perception des produits ; elles savent bien qu'alors qu'une telle voie de communication a été livrée au public, il n'est plus possible de l'en priver ; dans les procès-verbaux de réception provisoire, les ingénieurs font bien des réserves: elles restent la plupart du temps sans résultat. L'action de l'administration pendant la construction des chemins de fer est à peu près nulle. L'administration n'a pas la direction des travaux ; elle n'exerce qu'un droit de contrôle et de surveillance ; elle donne des avertissements, l'on n'y a pas égard....

« L'administration peut dresser des procès-verbaux; mais il n'y a pas de sanction pénale. Quant à l'exécution d'office, indépendamment des difficultés qu'elle rencontre dans le manque des fonds nécessaires pour le paiement des ouvrages ; indépendamment des collisions auxquelles elle donnerait lieu, cette faculté est très-contestable, elle n'existe dans le cahier des charges que pour l'entretien des chemins ; il est douteux que l'on en puisse user pendant les diverses périodes de leur construction. »

La proposition du baron Dupont Delporte fut vive-

ment combattue. On lui reprochait de porter sur un objet étranger à celui de la loi ;

De déroger à la législation sur les travaux publics ;

De changer l'ordre des juridictions en matière de petite voirie.

On soutenait qu'elle était inutile, le gouvernement étant investi du droit de surveillance et étant armé de tous les pouvoirs nécessaires pour la rendre efficace.

On lui reprochait d'aggraver inutilement les pénalités ;

De rétroagir en soumettant les Compagnies à des obligations plus grandes, que celles sous la loi desquelles elles avaient traité et construit les chemins de fer.

Malgré ces attaques, l'amendement fut défendu par le gouvernement et adopté presque textuellement par la Chambre.

Il en résulte que lorsque les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation d'un chemin de fer contreviennent aux clauses du cahier des charges ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes nationales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal doit être dressé de la contravention.

De quelles décisions ministérielles s'agit-il ici ? Lors de la discussion de la loi à la Chambre des Pairs, M. Laplagne Barris, disait : Je n'admets pas des contraventions créées par des décisions quelconques. Le ministre des travaux publics lui répondit : « Nous ne voulons pas créer des contraventions par voie de décisions ministé-

rielles et surtout par voie de circulaires administratives, Dieu nous en garde ! mais les clauses des cahiers des charges qui font la loi des parties ont souvent besoin, pour être mises à exécution, des décisions ministérielles qui n'ont de valeur qu'autant qu'elles sont rendues dans les limites du cahier des charges, et, comme dit l'amendement, qu'elles viennent en exécution du cahier des charges lui-même. En voici un exemple : le cahier des charges dit que les routes royales ne pourront être détournées qu'à la condition d'être rétablies sur une pente déterminée. Eh bien ! un détournement est demandé, une décision ministérielle intervient, qui modifie, rectifie, élargit, restreint, comme on voudra, la prescription du cahier des charges. Elle déclare que ce détournement ne pourra avoir lieu qu'à la condition d'une pente ou plus forte ou plus faible. Eh bien ! est-ce que cette décision ministérielle ne devient pas le cahier des charges lui-même ? Est-ce qu'on peut contrevenir à cette décision sans contrevenir au cahier des charges lui-même ? Est-ce qu'elle n'est pas en quelque sorte le cahier des charges mis en action ? Est-ce que si vous lui déniez l'autorité qu'elle doit avoir, vous ne la rendrez pas ou stérile ou impuissante, si vous retirez toute sanction à la décision ministérielle qui a pour objet de l'appliquer ?

453. *Constatation et poursuite des contraventions; pénalités.* — Des agents spéciaux ont seuls qualité pour constater ces contraventions spéciales, ce sont les ingénieurs des ponts-et-chaussées et des mines, les conduc-

teurs, gardes-mines et piqueurs dûment assermentés. (art. 12 de la loi du 15 juillet 1845). En exigeant cette dernière formalité, on empêche que des individus qui ne seraient pas Français, appelés par des étrangers qui ont des intérêts dans les mines, ne fussent investis par délégation d'une partie de la puissance publique. (Observations de la commission de la Chambre des Pairs).

M. le président Aucoc fait observer que les commissaires de surveillance administrative ne sont pas appelés à intervenir ici. (*Conférences*, t. III, n° 1538, p. 610).

Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, doivent être notifiés administrativement, c'est-à-dire par l'intermédiaire des agents de l'administration, au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du préfet. Loi du 15 juillet 1845, art. 13).

Ils doivent, dans le même délai, être transmis par ce fonctionnaire au Conseil de préfecture du lieu de la contravention (même art). Le Conseil de préfecture serait donc compétent, alors même qu'il s'agirait d'une contravention aux clauses du cahier des charges ou aux décisions rendues en exécution de ces charges, en ce qui concerne la viabilité des routes vicinales. (Observations de M. Dupont Delporte à la séance de la Chambre des Pairs, du 3 avril 1844, *Moniteur* du 4 avril; Dalloz, *Répertoire*, vº voirie par chemins de fer, nº 151; voy. *infrà* nº 447.

Les contraventions ainsi constatées contre les concessionnaires ou fermiers des chemins de fer sont punies d'une amende de 300 à 3000 francs (art. 14 de la loi du

15 juillet 1845). C'est dès lors cette amende qui serait applicable, si la contravention portait sur la viabilité d'un chemin vicinal; l'amende de 5 francs, applicable en matière de petite voirie, ne saurait être appliquée à des Compagnies disposant de capitaux énormes et pouvant trouver de véritables avantages dans l'insoumission où elles se placeraient. (Observations de M. Dupont Delporte; *Moniteur* du 4 avril 1844).

454. *Mesures provisoires.* — Aux termes de l'article 15 de la loi du 15 juillet 1845, l'administration pourra prendre immédiatement toutes les mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouvrés contre les concessionnaires ou fermiers, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

455. *L'administration seule a qualité pour assurer l'exécution des travaux compris aux cahiers des charges; action en dommages-intérêts des tiers.* — Nous avons déjà dit ailleurs que l'administration avait seule qualité pour poursuivre la réparation des contraventions à la police des chemins de fer, la même observation est applicable à la nature des contraventions que nous examinons aujourd'hui, et il y a dans ces matières spéciales encore plus de raison de refuser une action à de simples particuliers; non-seulement ces derniers de-

vraient être repoussés parce qu'ils n'ont pas l'exercice de l'action publique, mais encore parce que, s'agissant de l'exécution d'un contrat passé avec l'Etat et une Compagnie, c'est à l'Etat seul à apprécier si, dans l'intérêt public, il y a lieu de forcer les Compagnies qui n'exécuteraient pas rigoureusement les clauses de leur traité à s'y conformer.

C'est donc avec raison que le Conseil de préfecture de la Seine a jugé, le 18 septembre 1843, qu'une commune était sans qualité pour demander contre le concessionnaire d'un chemin de fer l'exécution de l'obligation imposée par le cahier des charges, d'établir une station dans cette commune. La même solution devrait intervenir sous la loi de 1845.

Mais si les particuliers ou les communes, au lieu de réclamer l'exécution des clauses du cahier des charges, se plaignaient d'un préjudice direct et matériel, causé à leur propriété ou à leurs voies de communication, résultant du défaut d'exécution de certains ouvrages prévus dans le cahier des charges, ils auraient incontestablement le droit de réclamer une indemnité pour réparation de ces dommages, et de s'adresser à l'administration pour obtenir gracieusement, par son intermédiaire, l'exécution de ces travaux. (Conseil d'Etat, 28 novembre 1845, chemin de fer de Saint-Etienne ; 31 janvier 1848, chemin de fer du Gard). M. Dalloz, qui paraît partager cet avis, n° 152, dit en citant mon opinion, que j'ai indiqué à l'appui un arrêt du Conseil, du 28 novembre 1848, que l'on ne trouve pas dans les

recueils. J'ai cité un arrêt du 28 novembre 1845 et non 1848, et je viens de relire cet arrêt sous la date que je lui ai donnée dans le recueil de M. Félix Lebon, année 1845, tom. xv, 2e série, pag. 514, 515 et 516.

456. *Empiétement sur la voie publique par la Compagnie autorisée.* — Un procès-verbal du commissaire de Meudon ayant constaté qu'une barrière du chemin de fer de Versailles, rive gauche, servant de clôture à la station sur la rue de Meudon, avait été déplacée avec scellement de potence, et que la largeur de la voie se trouvait ainsi diminuée, la Compagnie de l'Ouest a été citée devant le tribunal de simple police. Le directeur de la Compagnie ayant justifié que ces travaux n'avaient été exécutés qu'après l'autorisation du ministre, le tribunal de simple police se déclara incompétent pour apprécier s'ils étaient ou non conformes à l'autorisation. Sur le pourvoi du ministère public, la Cour de Cassation, Chambre criminelle, a rendu, le 31 janvier 1855, un arrêt de rejet.

457. *Travaux effectués sans autorisation sur des chemins vicinaux.* — Une Compagnie doit être condamnée à l'amende édictée par l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, pour avoir contrevenu à l'article 12, en faisant procéder à la rectification d'un chemin vicinal donnant accès à une station, sans que le tracé de cette voie et les conditions de son établissement aient été arrêtés par l'administration supérieure d'accord avec les ingé-

nieurs du service ordinaire du département, ainsi qu'il avait été prescrit par le ministre lors de l'approbation du projet de création de la gare.

La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à laquelle une contravention de cette nature était reprochée, prétendait que les travaux par elle exécutés n'étaient que provisoires, et que dans tous les cas il ne résultait de leur exécution ni une entrave pour la viabilité, ni une gène pour la circulation, que dès lors aucune contravention ne pouvait lui être reprochée.

On répondait en fait, que la Compagnie avait exécuté de véritables travaux définitifs de modification de voie publique, et qu'elle ne les avait interrompus, malgré l'injonction qui lui avait été adressée, qu'après l'ouverture sur toute l'étendue de son parcours, de la voie de communication projetée entre la route nationale et la gare.

En droit, en ce qui touche la nécessité d'une entrave à la viabilité, pour qu'il y ait contravention, le ministre en se rapportant à la discussion de la loi du 15 juillet 1845, aux Chambres, fait remarquer qu'en l'état des débats qui ont eu lieu, du rejet de l'amendement présenté par M. Dupont Delporte, à la Chambre des Pairs, et des explications fournies par M. Dumont alors ministre des travaux publics, il résulte que pour constituer la contravention il n'est plus nécessaire que la viabilité soit atteinte ou la circulation empêchée. Il suffit que le concessionnaire ne se conforme pas aux clauses du cahier des charges ou aux décisions ministé-

rielles rendues en ce qui concerne la viabilité. Ce système a été adopté par le Conseil d'Etat dans son arrêt du 31 mars 1874.

Par son arrêt du 4 août 1876 (chemin de fer de Lille à Valenciennes), le Conseil d'Etat a reconnu que le fait de la part d'un concessionnaire de chemin de fer d'avoir interrompu sans autorisation des voies de communication, constitue des contraventions à la loi du 15 juillet 1845, art. 12, 13, 14 et 26.

458. *Travaux d'art pour passages n'ayant pas les dimensions prescrites ; inefficacité d'une autorisation de maintien provisoire.* — Une Compagnie qui établit à la rencontre des chemins vicinaux, des ouvrages d'art qui n'ont point les dimensions prescrites par les arrêtés pris par l'autorité administrative, contrevient aux articles 12 et 14 de la loi du 15 juillet 1845 ; et si ces ouvrages irrégulièrement exécutés dans 16 communes, sont au nombre de 22, la Compagnie a commis vingt-deux contraventions, à raison de chacune desquelles elle est passible d'une amende distincte. L'autorisation donnée par le préfet postérieurement, de conserver ces ouvrages n'a pu avoir pour effet de faire disparaitre les contraventions commises par la Compagnie. (Conseil d'Etat, 4 mars 1858, chemin de fer de l'Est).

459. *Contravention pour défaut de présentation des projets de travaux de voirie prescrits par l'administration.* — Lorsque dans l'intérêt de la viabilité ou

de l'écoulement des eaux, l'administration ordonne que des mesures seront prises par la Compagnie concessionnaire et que cette Compagnie présentera les projets des travaux, à effectuer dans un délai déterminé. La Compagnie est tenue de se conformer à ces prescriptions et faute par elle de présenter ses projets, elle commet une contravention prévue et punie par les articles 12, 13, 14 et 26 de la loi du 15 juillet 1845. (Conseil d'Etat, 4 août 1876, chemin de fer de Lille à Valenciennes).

400. *Passages à niveau; rails en saillie.* — Les cahiers des charges portent généralement que les rails à la rencontre des passages à niveau, doivent être placés sans aucune saillie. Si des rails avaient été établis sur des passages contrairement à ces prescriptions, la Compagnie aurait contrevenu aux clauses du cahier des charges et aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne la viabilité des routes nationales, départementales et vicinales, et elle serait justiciable des Conseils de Préfecture et passible des peines portées par la loi du 15 juillet 1845, titre 2. (Conseil d'Etat, 4 août 1876, chemin de fer de Lille à Valenciennes).

401. *Absence de barrières.* — Le cahier des charges de la Compagnie de Lille à Valenciennes, l'oblige à établir des barrières à tous les passages à niveau, et à établir des ouvrages provisoires pour ne pas inter-

rompre la circulation sur les chemins, pendant la construction. En suite de ces prescriptions, un arrêté préfectoral lui a enjoint de ne faire circuler des machines sur les passages à niveau, que lorsqu'il y aurait été placé des barrières provisoires ou définitives, surveillées par des employés. La Compagnie ne s'est pas conformée à ces injonctions, et neuf procès-verbaux ont été dressés contr'elle pour avoir laissé avant l'ouverture de la ligne, des passages à niveau sans gardiens ni barrières, pendant la circulation des trains de ballast et de matériel. Le Conseil de Préfecture a apprécié que les faits constituaient des contraventions de grande voirie et a prononcé neuf condamnations. La Compagnie a déféré au Conseil d'Etat ces décisions pour incompétence. Le Conseil d'Etat à repoussé ses prétentions, considérant que les dispositions du cahier des charges et de l'arrêté préfectoral avaient pour objet d'assurer la viabilité des routes et chemins traversés par la voie ferrée, que dès lors en vertu des articles 12, 13, 14 de la loi du 15 juin 1845, le Conseil de Préfecture était compétent pour connaitre des contraventions reprochées à la Compagnie. (Conseil d'Etat, 4 août 1876, chemin de fer de Lille à Valenciennes).

Cette décision a été assez vivement critiquée, on a dit : pourquoi chercher la base juridique de l'obligation pour la Compagnie d'établir des barrières et des gardiens dans la disposition générale de l'article 12 de la loi de 1845, lorsque cette obligation résulte de deux dispositions expresses et spéciales qu'on écarte, l'article 4 de

la loi de 1845 et de l'article 4 de l'ordonnance de 1846.
L'application de l'article 12 de la loi du 15 juillet 1845, a donné lieu à deux objections, la première tirée du mot même viabilité. Ce mot s'entendant de l'état matériel d'une voie et n'étant jamais employé dans le langage du droit, ni dans l'usage ordinaire, quand il s'agit de la sécurité des personnes qui font usage de cette voie. L'autre objection serait fondée sur la nature même des attributions du Conseil de Préfecture ; l'article 12 a bien étendu ses attributions à la petite voirie ; mais il a été indiqué dans la discussion qu'en portant devant les Conseils de Préfecture la connaissance des contraventions commises par les Compagnies sur les routes vicinales et les cours d'eau, on ne leur soumettrait pas des questions étrangères à l'ordre ordinaire de leur compétence. N'est-il pas évident que celui qui abandonnerait sans précaution un passage à niveau établi sur une route fréquentée, alors que de nombreux trains transportent le matériel, commettrait non une de ces contraventions de police qui ne peuvent donner lieu qu'à des peines pécuniaires, mais une véritable faute pouvant compromettre la vie de ses semblables et de nature à donner lieu à l'emprisonnement prévu pour le cas de récidive par l'article 21 de la loi de 1845, et même en cas d'accident aux peines sévères établies par l'article 19 de la même loi.

Dans l'affaire jugée par le Conseil d'Etat, le ministre des travaux publics en l'état des dispositions des articles 4 et 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et

de l'article 21. de la loi du 15 juillet 1845, aurait reconnu que le tribunal correctionnel lui paraitrait en effet compétent s'il s'agissait de l'absence de barrières et de gardiens sur une ligne en exploitation, mais que dans l'espèce il ne pouvait être question de la sécurité de l'exploitation puisque la ligne était encore dans la période de construction et n'était pas livrée au public; dans ce cas il ne pouvait y avoir de contravention possible à l'ordonnance de 1846 qui n'est relative qu'à l'exploitation. On ne peut se dissimuler que la combinaison de l'ordonnance de 1846 avec la loi de 1845, et celle de diverses dispositions de ces documents entr'elles présentent de véritables difficultés. La distinction proposée par le ministre ne nous parait pas heureuse ; et lorsqu'il s'agit de travaux en cours d'exécution , qu'ils soient destinés à une voie de fer ou qu'ils aient une toute autre destination, je ne vois pas ce que la compétence des Conseils de Préfecture a à faire comme juridiction repressive des contraventions de grande voirie.

Et d'abord précisons bien. la question en la faisant sortir de l'espèce particulière jugée par le Conseil le 4 août 1876, et posons la dans les termes suivants ; La Compagnie concessionnaire d'un chemins de fer, qui, contrairement à son cahier des charges, aux prescriptions de l'administration et aux lois générales de la matière, n'a pas placé des barrières aux passages à niveau des voies publiques et n'y a pas établi des gardiens alors que le chemin est livré à la circulation aux locomotives, a-t-elle commis une contravention justicia-

ble des Conseils de Préfecture, ou des tribunaux correctionnels ?

Nous répondons, la Compagnie a commis une contravention justiciable des Conseils de Préfecture.

Quels sont les documents à consulter pour la solution de la question ? Principalement et avant tout la loi de 1845 et l'ordonnance de 1846. S'il est difficile de combiner certaines dispositions de ces deux documents, il est évident qu'il faudra s'en tenir aux prescriptions de la loi, de préférence à celles de l'ordonnance, puisque cette dernière n'a de force et de portée légale, que tout autant qu'elle assure l'exécution de la première et qu'elle n'en discède pas. Or le système de la loi de 1845 est bien net et bien clair, le titre premier concerne les mesures spéciales relatives a la conservation des chemins de fer et il dispose (art. 11) que toutes les contraventions aux prescriptions qu'il édicte sont justiciables des Conseils de Préfecture, et notez que c'est dans ce titre I, que se trouve l'article 4, ainsi conçu ; « Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie, l'administration déterminera pour chaque ligne le mode de clôture et pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis l'époque à laquelle elle devra être effectuée. Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées conformément aux règlements. »

Le titre II, prévoit les contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins

de fer, et parmi les contraventions on place celles que ces concessionnaires commettront en ne pas se conformant aux clauses du cahier des charges et aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes nationales, départementales ou vicinales ou le libre écoulement des eaux. D'après l'article 13 ce sont encore les Conseils de Préfecture qui doivent connaitre de ces contraventions.

Enfin le titre III concerne d'une manière générale les mesures relatives à la sureté de la circulation sur les chemins de fer, je pourrai dire qu'il n'y est plus question que des crimes et délits, car l'article 21 qui seul traite de certaines contraventions, les punit en cas de récidive de trois jours à un mois de prison, pénalité inapplicable dans notre système pénal aux simples contraventions. Quoiqu'il en soit, il faudra bien reconnaitre que cet article qui seul pourrait donner lieu à la controverse, ne sera applicable qu'à des cas distincts de ceux déjà prévus dans les titres I et II ; or l'obligation de clore et garder les passages à niveau est prévue dans ces deux titres et la contravention est punie par les dispositions de ces titres de peines applicables par les Conseils de Préfecture, dès lors il n'y a pas lieu de rechercher la portée de l'article 21, qui dans aucun cas n'a pour but d'abroger et de détruire les titres précédents.

Donc quant une Compagnie concessionnaire n'aura pas placé des barrières aux passages à niveau et établi des gardiens là ou elle devait le faire d'après les titres

1 et 2 de la loi de 1845, elle devra être punie de peines applicables à ces contraventions et demeurer justiciable des Conseils de Préfecture , sans que ce fait seul la rendre justiciable des tribunaux correctionnels.

Si outre cette contravention et à l'occasion de cette contravention il est résulté un accident de nature à constituer un délit , les tribunaux correctionnels seront compétents pour connaître de ce délit, la faute résultera de l'inobservation des lois ou règlements, et une pénalité directe et personnelle, sera prononcée contre un employé de la Compagnie, engageant la responsabilité pécuniaire de celle-ci.

Remarquez qu'en matière de contraventions justiciables des Conseils de Préfecture, où une amende seule peut être prononcée, on comprend un être moral efficacement cité pour en répondre, et les Compagnies qui n'ont pas rempli les conditions imposées pour l'établissement de la voie, condamnées, comme Compagnies, à des amendes et exécutées sur leurs caisses et leur avoir, parcequ'en matière de contraventions , devant les Conseils de Préfecture surtout, la condamnation purement pécuniaire à un caractère de réparation civile ; mais en matière correctionnelle peut-il être qu'une société, être abstrait, soit cité autrement que comme responsable et sans être amenée à l'audience à côté d'un individualité , d'une personne , enfin d'un déliquant, principalement cité et venant répondre d'une faute personnelle et encourir les peines correctionnelles applicables à une personne.

De sorte que pour la contravention seule, la Compagnie sera justiciable des Conseils de préfecture. S'il est résulté de cette contravention un préjudice pour un tiers ou un fait délictueux, l'action devra être portée devant les tribunaux appelés à connaître des réparations civiles et des faits délictueux.

C'est ce qui se passe tous les jours en matière de grande voirie ; une contravention de cette nature, commise sur une grande route, qui est constatée avant qu'un accident ou un délit en ait été la conséquence, est de la compétence des Conseils de préfecture. Si, au contraire, un fait dommageable s'en est suivi, l'action de celui qui se plaint est portée davant les tribunaux compétents.

462. *Refus d'ouverture d'une barrière à niveau destinée au service d'un particulier.* — Le refus d'ouvrir la barrière d'un passage à niveau destiné au service d'un particulier ne peut constituer qu'un débat d'intérêt privé, et ne présente point les caractères d'une contravention justiciable des tribunaux de répression. (Tribunal de Blois, 11 décembre 1846). Nous l'avons déjà fait remarquer ailleurs.

§ II.

Contraventions sur les chemins, les ouvrages d'art établis à l'occasion de leurs modifications, les passages à niveau, et à leurs abords.

—

SOMMAIRE

463. *Contraventions à la police et à la sûreté des chemins de fer et de leurs dépendances.* — La loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, après avoir édicté dans son titre 1er les mesures relatives à la conservation des chemins de fer, et prévu par le titre II les contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins de fer, indique dans son titre III les mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer. Ces mesures générales, applicables sans distinction à tous les auteurs de crimes, délits, contraventions, commis en ces matières, prévoient notamment par l'article 19 les accidents ayant occasionné involontairement des blessures ou la mort par suite de maladresse, imprudence, inattention, négligence, inobservation des lois ou réglements. L'article 21 porte de plus que toute contravention aux ordonnances royales, portant réglement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets sans l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera puni d'amende, et en cas de récidive dans l'année, pourra être punie de l'emprisonnement.

464. *Défenses aux personnes étrangères au service de s'introduire dans l'enceinte des chemins de fer.* — L'article 61 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 défend à toute personne étrangère au service du chemin de fer, de s'introduire dans l'enceinte de ce chemin, d'y circuler ou stationner.

Nous avons cru devoir rappeler cette disposition, parce qu'elle est applicable au riverain de la voie qui la traverserait pour se rendre d'une parcelle à une autre, séparée par la voie.

La Cour de Montpellier a jugé que la prohibition édictée par l'article 61 est absolue, qu'il n'est au pouvoir de personne, par même du directeur du chemin de fer ou du commissaire de police, d'accorder à qui que ce soit une permission contraire à cette défense, et que partant toute personne étrangère au chemin de fer, qui aurait pénétré dans l'enceinte même avec une permission du directeur, serait passible des peines édictées par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. (Montpellier, 24 juin 1850, Sabatier).

La Cour d'Aix a cru qu'on devait appliquer la lettre de l'article 61 moins rigoureusement. Le tribunal de Tarascon avait relevé qu'un usage constant, admis par une lettre ministérielle du 3 août 1858, et fondé d'ailleurs sur les nécessités du service, permettait aux agents supérieurs des Compagnies, et par suite aux chefs de gare, de donner accès dans l'enceinte du chemin de fer aux personnes étrangères à son exploitation ; que cet usage avait été légalement consacré par le 1er paragraphe

de l'article 17 du réglement spécial des gardes, qui porte que les gardes doivent empêcher toutes personnes étrangères de circuler ou de stationner sur le chemin de fer ou sur ses francs-bords, à moins qu'elles ne soient munies d'une autorisation ; que ce réglement, proposé par la Compagnie et approuvé par le ministre des travaux publics, selon décision du 26 avril 1860, est valable et obligatoire aux termes de l'article 60 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 ; et la Cour d'Aix n'a pas hésité à sanctionner le système admis par le tribunal. (Aix, 14 août 1862).

M. Lamé Fleury, dans son *Code annoté des chemins de fer*, p. 42, note 1, pense que la disposition de l'article 61 s'applique aussi bien à la circulation sur la voie proprement dite, qu'à la circulation dans l'intérieur des gares. Dans le premier cas, l'interdiction doit évidemment être absolue ; mais dans le second, il convient d'user d'une certaine tolérance. Ainsi l'usage d'une permission isolée et fortuite, donnée par un agent de la Compagnie ayant qualité pour cela, ne doit point être le sujet d'un procès-verbal de contravention. Tel est, ajoute M. Lamé Fleury, la jurisprudence de l'administration, plus pratique et moins absolue que celle de l'autorité judiciaire; telle du moins qu'elle résulterait de l'arrêt suivant, et l'auteur cite l'arrêt de Montpellier, du 24 juin 1850. Après avoir cité l'arrêt de Montpellier, M. Lamé Fleury analyse l'arrêt d'Aix, du 14 1862, et il termine sa note par l'observation suivante : au point de vue pratique cette décision judiciaire est certainement

digne d'approbation ; mais, au point de vue théorique, elle est tout-à-fait inexacte.

Nous ne saurions partager cette appréciation, si l'arrêt d'Aix est inexact au point de vue théorique, en d'autres termes, s'il viole une loi pénale, il ne saurait être digne d'approbation, à quelque point de vue qu'on se place.

Nous croyons que l'article 61 doit être entendu dans le sens seul où doivent être entendues toutes les prohibitions de même nature portées dans les réglements, c'est-à-dire que les personnes étrangères au service des chemins de fer ne pourront pas s'y introduire si elles n'ont une permission délivrée par celui auquel appartient la direction de l'exploitation et de la police là où l'introduction et le stationnement se produisent, comme cela se pratique pour les édifices consacrés à la défense nationale, les manufactures de l'Etat, et notamment les poudreries et autres lieux où d'après les réglements et dans un intérêt de sûreté publique ou toute autre cause, le public ne doit jamais s'introduire. Nous croyons que cette interprétation, dont rien ne nous autorise à discéder en ces matières, est d'autant plus exacte que les documents cités par le tribunal de Tarascon dont nous indiquions tantôt la décision, indiquent que c'est ainsi que le ministre qui a soumis à la sanction du pouvoir exécutif l'ordonnance de 1846, croit devoir l'interpréter lui-même, puisque les décisions ministérielles admettent la régularité de pareilles permissions.

D'ailleurs à quels résultats impossibles n'arriverait-on

pas si on devait appliquer littéralement l'article 61. Il défend à toute personne étrangère au service du chemin de fer de s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer. M. Lamé Fleury ne fait pas de difficultés pour poser en principe que cette disposition s'applique à la circulation dans l'intérieur des gares ; alors je ne dirai pas il n'y a plus moyen d'introduire les voyageurs dans les gares, puisque la défense s'étend à toutes les personnes étrangères au service ; mais comment tolérer pour les trains qui stationnent parfois, hélas, jusqu'à demi-heure et trois quarts d'heure dans des gares d'arrêt où se forment des correspondances, que les voyageurs descendent des wagons pour circuler sur les quais, et traversent les voies intermédiaires pour se rendre aux buffets, aux fontaines et d'un côté ou de l'autre. Or, notez que la personne à l'occasion de laquelle a été rendu l'arrêt d'Aix, du 14 juin 1862, était un voyageur se trouvant fort légalement sur les quais intérieurs et ayant traversé la voie pour reprendre son chapeau que le vent avait emporté. Et je ne vois pas, en droit, la différence quil y a entre un voyageur stationné dans une gare qui traverse les voies pour ramasser son chapeau et le voyageur stationné qui les traverse pour aller chercher de l'eau à une fontaine sur quai, ou pour toute autre cause, surtout si préalablement il a demandé au chef de gare l'autorisation de passer ainsi d'un point à un autre.

Riverain d'un chemin de fer, il m'est arrivé de descendre la voie dans l'intérieur des clôtures après la mise en exploitation, avec un ingénieur de la construction,

pour reconnaître des ouvrages qui intéressaient à la fois la Compagnie et le riverain , et pour nous assurer s'ils avaient été établis dans les conditions voulues. Etait-ce là de ma part une contravention qui dut m'amener sur les bancs de la police correctionnelle ? que dis-je, y amener également l'ingénieur ; car attaché au service de la construction, et la voie étant livrée au public, c'étaient les agents de l'exploitation qui seuls pouvaient être considérés comme non étrangers au service ?

Que dire des experts mandés par justice pour certaines opérations , à la suite de procès même civils entre la Compagnie et les riverains, ne sont-ils pas étrangers au service du chemin de fer ? et ne pourront-ils y pénétrer qu'en commettant une contravention ?

En résumé , nous pensons que l'article 61 doit être entendu dans ce sens que la prohibition qu'il porte n'est applicable qu'à ceux qui, étrangers au service des chemins de fer, s'introduisent, stationnent ou circulent dans leur enceinte sans droit résultant de leur qualité de voyageurs , ou sans autorisation délivrée par le chef de gare ou celui auquel appartiennent la direction et la police sur le point où l'introduction a eu lieu.

C'est évidemment dans le même sens qu'il faut entendre le § 2 de l'article 61 , portant qu'il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer d'y déposer aucuns matériaux ni objets. Ces dépôts seront très-licites s'ils sont également autorisés, et à plus forte raison commandés , bien que la loi porte défense

de faire aucun dépôt sans exception textuelle en faveur de ceux qui ont été autorisés.

J'ajoute que ces permissions ne sont données qu'aux risques et périls de celui qui les reçoit et en use, mais je persiste à soutenir que l'introduction et le stationnement autorisés ne pourront, à défaut de toute autre circonstance, constituer par eux-mêmes une contravention.

465. *Chemin public coupé pendant l'exécution des travaux, sans établissement de barrières ni éclairage; accident.* — L'entrepreneur qui, pendant l'exécution des travaux d'un chemin de fer, coupe un chemin public, sans prévenir le public contre les accidents, en y apposant une barrière et en éclairant la nuit le passage dangereux, commet une négligence, une imprudence et une inobservation des réglements qui le rendent justiciable des tribunaux correctionnels en cas d'accident. (Amiens, 22 novembre 1861, Farina, suivi d'arrêt de rejet, du 1 mars 1862).

466. *Contravention dans les cours des gares et stations; pouvoir de réglementation des préfets et du ministre.* — Les gares faisant partie des chemins de fer et par suite dépendant de la grande voirie, les préfets ont été chargés, sous l'approbation du ministre des travaux publics, de régler tout ce qui concerne l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours de ces gares et stations. (Ordonnance du 15 no-

vembre 1846, art. 1). La jurisprudence a eu à déterminer dans plusieurs cas quelle était en ces matières l'étendue de l'autorité préfectorale. On a commencé par reconnaître que les préfets pouvaient soumettre les entrepreneurs de voitures publiques, qui stationnent ou circulent dans les gares des chemins de fer, à toutes les conditions ayant pour but le service public et l'exploitation prise à un point de vue général, (notamment Cour de Cassation, 25 août 1864, Chambre criminelle, et Cour d'Amiens, 3 février 1865, Lesbats). Mais le Conseil d'Etat plus rigoureux, a déclaré contrairement à ces décisions que, le pouvoir du préfet, alors même qu'il prenait des mesures générales, ne pouvait aller jusqu'à imposer à tous les entrepreneurs de voitures publiques qui fréquentent une gare, la condition de desservir tous les trains. (Conseil d'Etat, 7 juin 1865, Lesbats). Le préfet, en vertu de l'ordonnance de 1846, ne pourrait qu'exercer la police pour maintenir le bon ordre dans un lieu destiné à un usage public. Nous n'avons pas à mettre ici en lumière d'autres documents indiquant la divergence qui a pu exister ici entre le Conseil d'Etat et la Cour de Cassation sur la limite exacte des pouvoirs des préfets. Nous voulions rappeler que les cours des gares étaient des dépendances de la grande voirie où la circulation et la police étaient soumises à la réglementation préfectorale, et que partant les infractions à ces réglements constituaient des contraventions prévues par les articles 21 de la loi du 15 juillet 1845, et 1 de l'ordonnance du 17 novembre 1846, art. 1, et

punis de peines du ressort des tribunaux correctionnels.

Au surplus, pour prévenir les conflits qui s'étaient élevés, et pour établir de l'uniformité dans la police des gares, le ministre des travaux publics, s'inspirant de la jurisprudence du Conseil d'Etat, après avoir recueilli les observations des Compagnies et du contrôle, a adressé aux préfets, le 25 septembre 1866, un modèle d'arrêté en cinq articles sur la police des gares et stations. Ce document est rapporté par M. Lamé Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, p. 415, et M. Palaa, *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer*, v° Cours des gares, pag. 402 et suiv.

467. *Le riverain d'une place établie devant une station, qui ne se conforme pas aux règlements concernant les constructions, commet une contravention.* — Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat, faisant partie de la grande voirie, les places établies devant les stations de ces chemins font partie intégrante de ces chemins, et dès lors sont soumises aux lois et réglements sur la grande voirie. Dès lors le riverain qui, sans autorisation, établit un remblai de terre sur le trottoir de cette place, contrevient aux dispositions de l'ordonnance du 17 juillet 1781, et doit être condamné à l'amende et à l'enlèvement des travaux par lui indûment établis. (Conseil d'Etat, 22 juillet 1848, ministre des travaux publics, contre Tournois).

468. *Construction à moins de deux mètres des em-*

barcadères. —Le Conseil d'Etat a jugé, le 19 juin 1863, (Delafond), qu'elles constituaient une contravention à l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845 ; mais le 12 mars 1853, (Chauvin), et 5 août 1866, (Novion), il a déclaré que ces deux mètres devaient être comptés à partir des rails extérieurs et non des limites extrêmes des terrains faisant partie du chemin de fer. Nous n'indiquons ici ces deux décisions que pour mémoire et comme se rapportant à des contraventions imputables à des tiers. Nous nous sommes expliqué dans un chapitre spécial, *suprà*, n°s 151 et suivants, sur les règles à suivre d'après nous en ces matières.

469. *Autorisations données par les préfets pour construire ; portée de la révocation ultérieure.* — Les préfets ayant le droit de donner les alignements pour construire le long des chemins de fer, le riverain qui s'est conformé à cet alignement ne peut être poursuivi pour contravention de grande voirie s'il a établi ses constructions sans attendre l'approbation de l'arrêté du préfet par le ministre. La décision par laquelle le ministre aurait même annulé ultérieurement l'arrêté préfectoral ne saurait avoir pour effet, quelle que puisse être d'ailleurs son autorité, d'imprimer par un effet rétroactif, à une construction régulièrement faite, le caractère d'une contravention de grande voirie. (Conseil d'Etat, 16 avril 1851 dame Délier).

470. *Bris d'une clôture établie sans autorisation*

devant les terrains d'une avenue de gare. — Les terrains sur lesquels a été établie l'avenue d'une gare, et qui ont été acquis en vertu de la loi d'expropriation publique, comme les terrains de la voie ferrée elle-même dont elle est une dépendance, sont soumis au régime de de la grande voirie ; d'un autre côté, lorsque cette avenue, au lieu de conserver le caractère de voie intérieure, n'est pas réservée exclusivement à l'exploitation du chemin de fer ; qu'elle forme le prolongement de deux voies publiques et qu'elle est comme elles, livrées à la circulation ; si la Compagnie ne justifie pas qu'après avoir laissé à un riverain de cette voie publique le libre accès qu'il est fondé à réclamer, elle n'ait placé une clôture au devant de son terrain, qu'en vertu d'une autorisation régulière et dans un but de sécurité publique, le riverain n'a pas commis une contravention de grande voirie en brisant cette clôture, (Conseil d'Etat, 10 janvier 1867, Thiébaut).

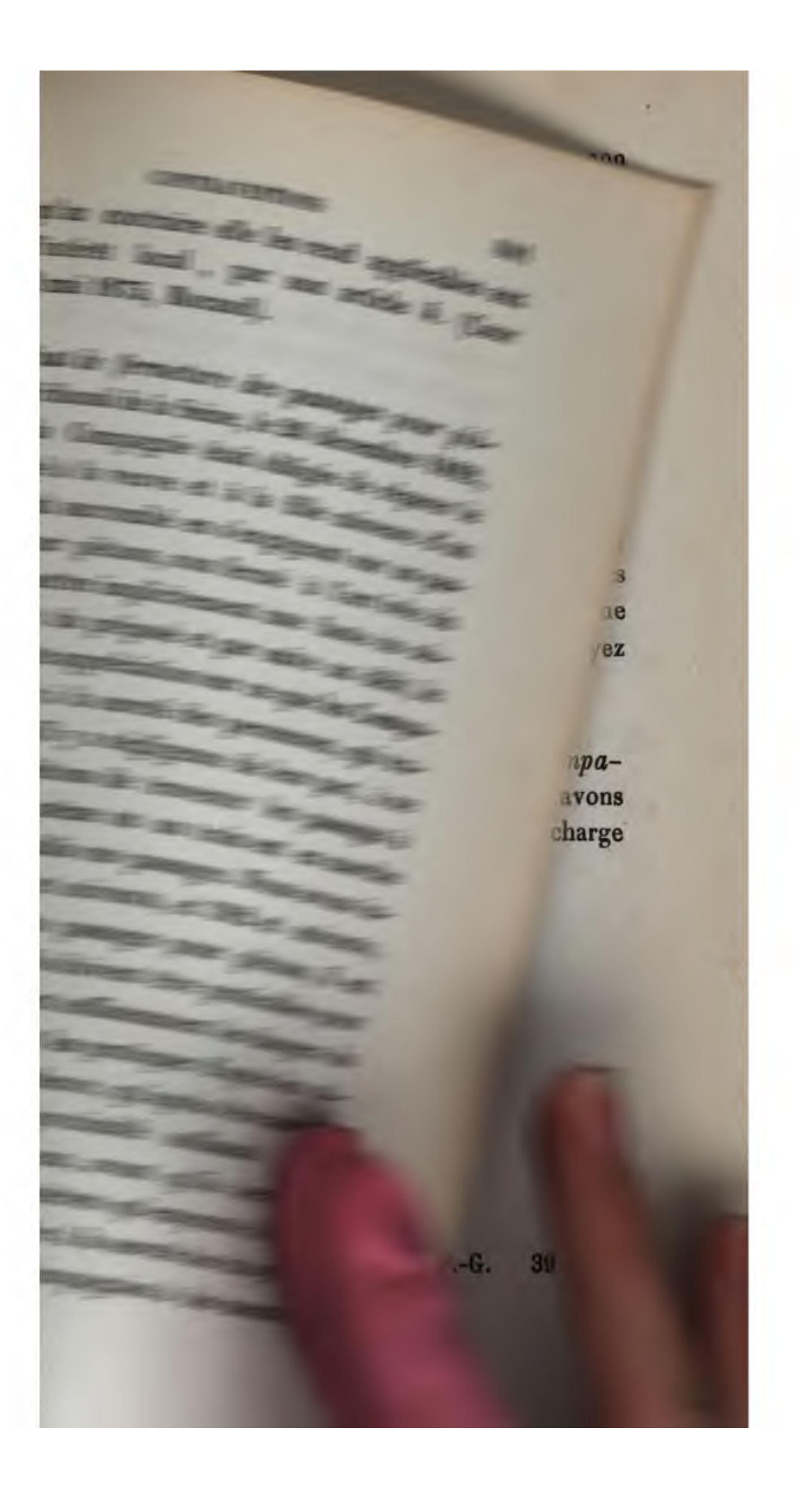
471. *Déplacement de clôtures.* — Le riverain qui s'empare d'une parcelle de terrain, sise le long de la voie ferrée, après avoir détruit et replacé sur un autre alignement, la haie plantée sur la limite dudit terrain, commet une contravention de grande voirie. Lorsque la clôture dont s'agit a été établie en exécution des lois et règlements, pour déterminer les limites de la voie ferrée et de ses dépendances ; le terrain sis à l'intérieur de la clôture doit-être considéré comme dépendant

de la grande voirie. (Conseil d'Etat, 7 août 1874, Dulnat).

Voyez au surplus, pour tout ce qui concerne les clôtures, *supra* n[os] 432 et suivants).

472. *Ponceaux en bois placés sur les fossés des chemins de fer.* — Le fait de la part d'un propriétaire riverain d'un chemin de fer, d'avoir établi un passage à l'aide de ponceaux en bois sur les fossés de limite du chemin de fer, constitue une contravention à l'ordonnance du 4 août 1731 et à la loi du 15 juillet 1845, dont il appartient au Conseil de Préfecture de connaître. (Conseil d'Etat, 29 mars 1851, Chabanne et Drevet).

473. *Stationnement sur un passage à niveau d'un chemin de fer local.* — L'individu qui, conduisant une charrète le long d'un chemin vicinal, aux abords d'un passage à niveau, et placé derrière cette charrète, a laissé ses chevaux une fois sur le passage, se dévier sur la voie de fer, de manière qu'un retard s'est produit pour cette manœuvre et à permis à un train d'arriver et de tuer les chevaux et briser la voiture en endommageant la locomotive et divers wagons, a commis une contravention aux articles 61, § 3 et 4 de l'ordonnance de 1846 et 21 de la loi du 15 juillet 1845 ; bien que ce passage à niveau fut établi sur un chemin d'intérêt local. La loi du 12 juillet 1865, n'ayant point abrogé les dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846, concernant la police des chemins de fer d'intérêt géné-



s
ne
yez
npa-
avons
charge
.-G. 39

qui dégénèreraient en une gène inutile et vexatoire, il faut que les piétons, qui sur les voies de terre et les rues des grandes villes doivent se garer des voitures et charrètes qui sillonnent dans tous les sens ces voies, aient la précaution lorsqu'ils traversent un passage, de ne s'y engager que lorsque la voie est libre et qu'après un moment d'attention leur ayant permis de s'assurer qu'ils ne voient ni n'entendent aucun train. Le voyageur qui s'engage imprudemment sur un passage, sans s'assurer préalablement qu'il sera libre pendant la demi minute qui suffit pour le traverser, commet une imprudence et une négligence généralement imputables exclusivement à l'auteur de cette faute, et le cas échéant à la victime d'une si grossière maladresse.

475. *Fossés creusés le long d'un chemin latéral.*— Lorsqu'un chemin, en arrière duquel a été creusé un fossé, n'est établi que pour servir à l'exploitation de parcelles voisines du chemin de fer, ce chemin ne peut être considéré comme formant une dépendance du chemin de fer ; dès lors le fait du creusement de ce fossé ne constituant pas une contravention de grande voirie, c'est avec raison que le Conseil de préfecture renvoie l'auteur de cet acte de la poursuite dirigée contre lui. Conseil d'Etat, 15 février 1864, Vauquelin).

476. *Quand l'introduction des bestiaux sur le chemin de fer constitue-t-il une contravention ? Dépaissance sur les talus des chemins rendus.* — Le fait d'in-

troduction de bestiaux sur la voie ferrée est considéré comme une contravention en exécution de l'arrêt du Conseil, du 16 décembre 1759, lorsqu'il se produit sur les voies dont les talus ou les clôtures, d'ailleurs en bon état, sont plantés d'arbres, arbustes ou haies. (Conseil d'Etat, 14 août 1867, Rozée ; 15 janvier 1868, Debrade; 18 août 1869, Criffon ; 30 avril 1875, ministre des travaux p. c. Romy ; 14 mai 1875, ministre de l'intérieur c. Thomas ; 4 avril 1876, ministre des travaux p.). M. Aucoc, *Conférences*, n° 1529, t. 3, p. 605. Peu importe que le fait se soit produit dans la traversée d'un bois ou ailleurs. (Conseil d'Etat, 30 mai 1873, ministre des travaux publics ; c. Domine ; 21 novembre 1873, ministre des travaux publics c. Bernard). Il a été également jugé que le fait de laisser des troupeaux se répandre sur des talus d'une voie de fer, si ces talus sont plantés, et que la Compagnie ait été régulièrement dispensée d'établir une clôture par décision ministérielle, constituait une contravention. (Conseil d'Etat, 14 mai 1875 ; ministre de l'intérieur c. Thomas et Sibily).

D'un autre côté, lorsque l'introduction des troupeaux a lieu sur des chemins de fer où il n'est point constaté qu'il existe des plantations et dans des circonstances où on ne rencontre ni bris de clôture, ni dégradations sur la voie, le Conseil d'Etat a renvoyé de la plainte les personnes poursuivies. (Conseil d'Etat, 1 septembre 1862, Dubourdonné ; 14 janvier 1863, Damiens ; 24 décem- 1863, Boyer ; même date, Le Barbier ; 2 juillet 1875, Deschateaux). Dans quelques-unes de ces dernières affai-

res, l'état des clôtures paraît avoir fait influé sur la décision. Nous lisons dans les notes dont M. Panhard accompagne l'arrêt du 14 mai 1875, dans le recueil des arrêts du Conseil, ces observations qui nous paraissent très-justes et très-pratiques : « L'état des clôtures doit être pris en grande considération ; on le comprend, lorsqu'on se reporte aux travaux préparatoires de la loi de 1845, qui a voulu une clôture suffisante pour mettre les riverains à l'abri de leur propre imprudence et leur permettre de conserver les animaux en liberté et sans leur surveillance dans les prairies limitrophes de la voie ferrée. Une surveillance de jour et de nuit eut été une charge trop lourde pour les riverains, et qui devait leur être épargnée sous peine de rendre l'élevage impossible sur les propriétés, et d'en déprécier la valeur. »

Il faut cependant reconnaître que ce n'est pas là l'avis du ministre, qui dans les observations qu'il présentait dans l'affaire Boyer, arrêt du 24 décembre 1863, disait: L'argumentation repose sur cette idée que les Compagnies de chemins de fer doivent donner aux clôtures de la voie une résistance pour ainsi dire illimitée, et que cette résistance doit être maintenue par un entretien suffisant. Cette doctrine est inadmissible, les clôtures sont plutôt séparatives que défensives ; » et il faut bien reconnaître que c'est cette interprétation, qui a été admise par le tribunal de Bayeux, le 10 juillet 1867, dont le jugement a été confirmé le 1 août 1868, par la Cour de Caen. La Cour de Cassation de son côté décide que l'introduction de chevaux ou bestiaux dans l'enceinte du chemin de

fer n'est pu e, en vertu de l'article 61 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, que lorsque cette introduction a été volontaire de la part du prévenu. Le simple abandon de ces animaux ne donnerait lieu qu'à la mise de ces animaux en fourrière, aux termes de l'article 68, et l'action en réparation du dégât causé par ces animaux ne pourrait être porté que devant les Conseils de préfecture. (Arrêts des 19 mai 1854, Debrade, et 3 avril 1858, Derbré). Ces arrêts ont été rendus contrairement à ce qu'avait jugé la Cour de Bourges, qui avait pensé que l'article 61 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, punissait l'introduction des bestiaux, chevaux et animaux de toute espèce, qu'elle fût ou non volontaire de la part des gardiens, à la différence du texte de l'article 479, n° 10 du Code pénal, qui punit le fait de mener des troupeaux sur le terrain d'autrui. (Bourges, 24 septembre 1853, Suif, et plus tard l'arrêt Debrade, cassé par la Cour suprême).

Voyez au surplus ce que nous avons déjà dit sur cette question, *suprà*, n° 447.

Ajoutons que le Conseil, dans trois affaires différentes, a décidé, le 20 novembre 1874, (ministre des travaux publics contre Suriray, contre Vivien et contre de Chazat); 20 janvier 1876, (Suriray), qu'il n'y a pas contravention si des bestiaux broutent des pommiers plantés au-delà des barrières.

Lors de la construction des chemins de fer, pour assurer les talus récemment créés aux abords de la voie, dans les mouvements de terrain que les Compagnies opèrent pour rectifier les cours d'eau et

les chemins, elles plantent parfois des arbustes ou arbres, et notamment des fourrés de jeunes accacias qui sont bien au-delà des barrières et le long des chemins rendus ; empêcher que les troupeaux ne se répandent sur ces chemins faits pour rétablir les passages exclusivement pour eux dans la traversée des bois ou des pâturages, serait plus qu'excessif. Ces chemins rendus étant mis à la disposition des propriétaires pour leur usage, il est, je suppose, impossible qu'on cherche à empêcher directement ou indirectement ces riverains de s'en servir pour la conduite de leurs troupeaux. Nous avons d'ailleurs soutenu que les chemins rendus rentrent dans les services d'où dépendaient les chemins détruits, et c'est à ces services ou aux propriétaires de ces chemins à en user comme ils le jugent convenable. Si la conservation des talus importe à la conservation des chemins de fer, ils en forment alors une dépendance, et c'est aux Compagnies à les comprendre dans les limites fermées par les clôtures.

477. *Réglementation par un maire de la circulation sur un chemin de fer au point de vue de la police des voies urbaines.* — S'il n'est pas impossible de concevoir des cas où le droit de l'autorité municipale agissant en vertu de la délégation générale des lois de 1790 et de 1791, au point de vue de la sûreté et de la santé des habitants, pourrait se concilier avec le droit exclusif de réglementation de l'administration supérieure, en ce qui concerne l'usage et le service d'exploitation des che-

mins de fer, il n'en saurait être ainsi lorsqu'un arrêté municipal a interdit à une Compagnie de chemin de fer de faire stationner les trains le long d'une promenade, d'une ville, alors même que le maire aurait eu pour but d'empêcher la fumée ou les odeurs désagréables pouvant s'échapper des trains, de se répandre pendant le stationnement sur la voie publique municipale. (Cour de Cassation, rejet 16 décembre 1864, Chambre crimin., chemin de fer d'Orléans).

SECTION IV

Poursuites; *circonstances atténuantes*; *cumul*; *dépends.*

—

SOMMAIRE

478. *Compétence.* — Les contraventions de grande voirie, commises en ces matières, sont de la compétence

des Conseils de préfecture ; les autres contraventions, punies de peines d'amende supérieure à 16 francs, ou d'emprisonnement, les délits et les crimes sont de la compétence des tribunaux correctionnels et criminels.

479. *Droit de poursuite des contraventions refusé aux Compagnies ; renvoi.* — Nous avons vu dans le chapitre consacré aux questions de procédure, que les Compagnies concessionnaires des chemins de fer étaient sans qualité pour poursuivre les contraventions de grande voirie commises sur leur réseau, nous renvoyons aux citations dont nous avons accompagné l'énoncé de cette règle. (Voyez nos 337, 377, 453, 455).

480. *Circonstances atténuantes.* — L'article 463 du Code pénal, sur les circonstances atténuantes, est applicable aux condamnations prononcées contre les concessionnaires et contre tous autres délinquants ou contrevenants en vertu de la loi du 15 juillet 1845. C'est la disposition formelle de l'article 26 de la loi, qui ne fait aucune distinction entre les pénalités qu'elle édite. L'arrêt du Conseil d'Etat, du 4 août 1876, chemin de fer de Lille à Valenciennes en a fait une application formelle.

481. *Cumul des peines.* — Lorsque plusieurs faits reprochés à un concessionnaire sont des faits distincts, prévus par la loi du 15 juillet 1845, ils constituent autant de contraventions qu'ils y a de faits, et chaque contravention donne lieu a autant d'amendes distinctes que le

fait s'est produit de fois. Ainsi jugé à l'occasion de contraventions concernant des travaux relatifs au maintien ou au rétablissement de la viabilité des voies de terre, par le Conseil d'Etat, le 4 mars 1858. (Chemin de fer de l'Est), 4 août 1876, (chemin de fer de Lille à Valenciennes).

482. *Dépens en cas d'acquittement sur des poursuites pour contraventions de grande voirie ; renvoi.* — Dans le chapitre concernant les règles de procédure, il est indiqué que les dépens, en matière de poursuites pour répression de contraventions de grande voirie ne peuvent être mis à la charge de l'administration. (Voyez *suprà*, n° 396).

483. *Ne peuvent être mis à la charge des Compagnies ; renvoi.* — Dans le même chapitre nous avons indiqué que les dépens ne peuvent être mis à la charge des Compagnies. (Voyez *suprà*, n° 397).

CHAPITRE VIII.

Des tramways et des chemins de fer établis sur le sol des routes.

—

SOMMAIRE

484. Utilité à notre point de vue de faire connaître les conditions d'établissement et de fonctionnement des chemins de fer établis sur le sol des rues et des routes.

485. Cahier des charges ; lettre d'envoi du ministre, du 21 décembre 1876.

486. Projet de formule-type pour les traités de rétrocession des tramways, adopté par le Conseil d'Etat.

487. Avis sur des questions relatives aux articles 17 et 18 du cahier de charges de concessions de tramways (propriété de la voie ferrée et de ses dépendances à l'expiration de la concession) et sur un projet de formule-type applicable aux projets de rétrocession. Adopté par le Conseil d'Etat.

484. *Utilité à notre point de vue de faire connaître les conditions d'établissement et de fonctionnement des chemins de fer établis sur le sol des rues et des routes.* — L'établissement de voies ferrées, spécialement à traction de chevaux, sur le sol

des rues et des routes s'est développé dans de larges proportions dans ces derniers temps, après être resté longtemps stationnaire et borné à quelques points dans les grands centres de population. Ces moyens de transport sont en contact on ne peut plus immédiat avec les routes, chemins et rues, puisqu'ils empruntent le sol même de ces voies. Ils mériteraient à ce titre une étude spéciale de notre part; mais en l'absence de toute législation en ces matières, nous croyons devoir nous borner à reproduire le cahier des charges concernant leur concession et leur établissement. Nous y trouverons indiquées les règles imposées par l'administration pour leur fonctionnement de concert avec l'usage des voies sur lesquelles ils sont établis.

Dans les *Conférences sur l'administration et le droit administratif*, tom. 3, n°s 1631 et suiv., pag. 683 et suiv., M. le président Aucoc a présenté un exposé sommaire des règles de fond et des règles de compétence qui régissent les tramways et chemins de fer établis sur le sol des routes ; on pourra utilement consulter ce travail.

485. *Cahier des charges ; lettre d'envoi du ministre.* — M. Potiquet, dans son *Recueil des lois, décrets, etc. concernant le service des ponts-et-chaussées*, tom. 4, pag. 177 et suiv., n° 806, a publié, à une date déjà ancienne, un modèle de cahier des charges pour les concessions de tramways. M. Aucoc, dans ses *Conférences*, a reproduit le cahier des charges des tramways

de Rouen, concédés par décret du 5 mai 1876 ; mais le ministre ayant lui-même, à la date du 21 décembre 1876, transmis aux préfets un modèle, suivi d'une formule-type de traité de rétrocession, et d'un avis du Conseil d'Etat, nous reproduisons ces divers documents qui ont été publiés dans la seconde partie des annales des ponts-et chaussées, février 1877, n° 61, pag. 170 et suiv.

M. Challot, attaché au ministère des travaux publics, vient de réunir, en les étudiant, les principaux documents relatifs aux voies ferrées sur routes : on pourra. pour plus de développements, utilement consulter son ouvrage ; nous nous bornons à reproduire ici les pièces que nous avons indiquées tantôt.

Lettre du ministre aux préfets, du 21 décembre 1876 :

Monsieur le Préfet, pour faciliter l'instruction des demandes en concession de tramways à traction de chevaux, sur les voies publiques dépendant tant de la grande voirie que de la voirie vicinale, communale ou urbaine, l'administration a fait préparer un modèle de cahier des charges de ces concessions, cahier des charges auquel il conviendra de se conformer et dont je joins ici un exemplaire.

Afin, d'ailleurs, de rendre partout uniformes, autant que possible, les conditions d'établissement et d'exploitation des voies ferrées, on ne devra apporter au susdit cahier des charges aucuns changements autres que ceux qui seraient rendus indispensables par des circonstances particulières.

Les réseaux de tramways étant, dans beaucoup de cas, concédés aux villes ou aux départements intéressés, qui les rétrocèdent à des compagnies chargées de leur construction et de leur exploitation, l'administration a également fait établir une formu-

le-type de traité à adopter pour ces rétrocessions et que vous trouverez ci-annexée.

Je vous adresse, en outre, le texte d'un avis émis par le Conseil d'Etat, à la date du 9 mars 1876, au sujet de ce type de traité et des articles 17 et 18 du cahier des charges modèle, articles qui ont trait aux droits de l'Etat à la propriété des voies ferrées dans le cas de leur maintien à l'expiration de la concession.

Je vous prie, monsieur le préfet, de m'accuser réception de ces documents, dont j'envoie une ampliation à M. l'ingénieur en chef.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

PONTS ET CHAUSSÉES. — ROUTES ET PONTS

TRAMWAYS

DE LA VILLE D

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1er.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ville d est autorisée à placer à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Le réseau comprendra les lignes suivantes :

Art. 2. — La ville d   est autorisée à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes ci-dessus décrites. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Conseil d'Etat. La ville d   demeurera garante envers l'Etat de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose.

Art. 3. — Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en complète activité dans un délai maximum de   ans, à partir de la date du décret de concession, et de manière qu'un   au moins de la longueur totale du réseau soit livré chaque année à la circulation durant cette période de   ans.

Art. 4. — La ville d   devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure le projet d'ensemble des lignes concédées dans le délai de   mois, à compter de la date du décret de concession.

Ce projet comprendra les dispositions générales, telles que le tracé, l'emplacement, la largeur et le mode de construction des voies ferrées.

Les projets d'exécution et de détail des ouvrages des diverses lignes seront approuvés par le préfet, sur l'avis des ingénieurs. Ils devront être présentés dans l'ordre qui sera fixé par le préfet.

En cours d'exécution et pendant la durée de concession, la ville aura la faculté de proposer des modifications aux dispositions adoptées. Ces modifications ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration supérieure ou du préfet, suivant qu'il s'agira de dispositions générales ou de dispositions de détail.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Art. 5. — La position des bureaux d'attente et de contrôle qui pourront être autorisés sur la voie publique, celle des égouts, de leurs bouches et regards, et des conduites d'eau et de gaz, devront être indiquées sur les plans présentés par la ville, ainsi que tout ce qui serait de nature à influer sur la position de la voie et sur la régularité des divers services qui peuvent en être affectés.

Art. 6. — L'administration supérieure déterminera le nombre

des voies qui pourront être établies sur les différentes sections des lignes concédées.

Elle déterminera, de même, le nombre et la disposition des gares d'évitement qu'il y aurait lieu d'établir sur certains points spéciaux.

Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet (*).

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme le poids et le mode d'attache, sur la proposition de la ville, seront compris dans un pavage qui règnera dans l'entre-rail et à centimètres au moins au delà de chaque côté.

Art. 7. — La ville sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Elle rétablira de même les communications publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

Art. 8. — La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien de la voie seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Les chaussées devront, autant que possible, être rétablies dans la même journée et remises dans le meilleur état.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de

---

(*) Les voies ferrées doivent être placées autant que possible au milieu de la chaussee, de manière à ne pas empêcher le stationnement des voitures ordinaires, le long des trottoirs. Lorsque cette condition ne peut être remplie, et qu'on est obligé de poser la voie ferrée sur l'un des côtés de la chaussée, de manière à occasionner un obstacle au stationnement des voitures le long des trottoirs, ce qui peut porter préjudice aux riverains; il faut en même temps qu'on procède à l'enquête d'utilité publique sur l'ensemble du projet', soumetire à une enquête de *commodo et incommodo* avec avertissement individuel à chaque riverain, les portions du tracé où par suite de l'établissement des voies ferrées, il ne resterait plus entre le rail extérieur et la bordure des trottoirs qu'une distance inférieure à 3 mètres. Le dossier de cette enquête distincte de l'enquête d'utilité publique, doit contenir un plan détaillé de ces parties de routes et des profils spéciaux, indiquant les situations des voies ferrées et des propriétés riveraines. (Circulaire des travaux publics aux préfets, du 12 mars 1877).

boutisses nécessaire pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en evitant l'emploi des demi-pavés.

Dans le cas où les voies ferrées seraient placées sur les trottoirs ou contre-allées en terre, il sera établi une chaussée empierrée pour la circulation des chevaux employés à l'exploitation.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf et qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition de la ville ou des compagnies instituées en vertu de l'article 2.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 10. — Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'Etat.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Art. 11. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voie assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après homologation du préfet.

Après cette homologation, la ville pourra mettre en service les dites parties de voie et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés. Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale de la ligne concédée.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des empierrements établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées,

il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 13. — Il sera établi, par la ville, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

Art. 14. — Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées et fermées à glaces. Leur largeur sera de   au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de   classe.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Art. 15. — L'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien et de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

Les frais de contrôle seront à la charge de la ville et seront réglés par le préfet.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de   ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

Art. 17. — A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les

droits de concessionnaire sur les voies ferrées ; l'État entrera immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, tant sur les routes nationales et départementales que sur les rues et chemins vicinaux ; le concessionnaire sera tenu de lui remettre le tout en bon état d'entretien et sans indemnité.

Quant aux autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation, l'État se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint.

Ces dispositions ne sont applicables qu'au cas où le gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 19. — Faute par la ville d'avoir présenté les projets ou d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

L'administration décidera, la ville entendue, si la voie doit être supprimée ou maintenue.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville, ainsi qu'il est dit ci-dessus. Dans le cas contraire, les travaux seront conservés et l'exploitation aura lieu sur les bases que l'administration arrêtera.

Art. 20. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, la ville d sera tenue de prendre les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans un délai de six mois, cette réorganisation ne peut s'effectuer, la déchéance pourra être également prononcée.

Art. 21. — Les dispositions des articles qui précèdent, relatives à la déchéance, ne seraient pas applicables à la ville de si le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation provenaient de la force majeure régulièrement constatée.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et des charges de la présente concession, le Gouvernement accorde à la ville d   l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés (*) :

On adoptera pour chaque ligne des prix uniques respectivement applicables à chacune des deux classes de voyageurs. Ces prix seront calculés au moyen du tarif précédent, d'après le parcours moyen de la ligne. Les lignes pourront être, à toute époque, modifiées par l'administration, sur la proposition de la ville.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes ; les fractions ne seront comptées que par centième de tonne.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux, susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excèdera pas 10 kilogrammes.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de deuxième classe sera, si l'administration municipale le requiert, abaissé au taux de 0 fr. 10 pour toutes distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration municipale.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation municipale, être employées à ces transports.

Les enfants de quatre à sept ans seront transporté à moitié prix.

Les places d'impériale seront assimilées, pour le prix, aux places de seconde classe.

Les billets d'aller et retour seront accordés avec une réduction

---

(*) Le tarif varie suivant les villes.
Les conditions qui suivent le tarif varient également suivant certaines circonstances locales et suivant que les tramways sont destinés au service des voyageurs seulement ou au service des voyageurs et des marchandises.

d'un quart sur le prix total que l'on devait payer pour parcourir deux fois le même itinéraire.

Il pourra être délivré des cartes permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner de parcourir le réseau de la ville et de la banlieue moyennant une redevance de 10 fr. par mois pour la première classe et de 7 fr. par mois pour la seconde classe.

Les prix déterminés au tarif précédent, en ce qui concerne les marchandises, ne sont pas applicables aux objets encombrants, à l'or, à l'argent et autres valeurs, et en général à tous paquets et colis pesant isolément moins de 50 kilogrammes.

Dans tous les cas, les prix spéciaux seront arrêtés par le préfet, sur la proposition de la ville. Il en sera de même pour les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 23. — Dans le cas où la ville jugerait à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs, les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois.

Art. 24. — Au moyen de la perception de ces tarifs, la ville d contracte l'obligation d'assurer le transport des voyageurs et celui des marchandises avec soin, exactitude et célérité; à cet effet, elle devra faire mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, en se conformant aux arrêtés qui seront pris par le préfet.

Art. 25. — Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être revisés tous les cinq ans par l'administration supérieure, la ville d entendue, après le renouvellement des formalités qui auront précédé leur établissement.

Art. 26. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la ville d ou à ses ayants droit, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. — Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Art. 28. — Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES

Art. 29. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par la ville pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées occasionnés par le roulage ordinaire ;

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies ;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire ;

Trouble et interruption du service qui pourrait résulter, soit de mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés ;

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 30. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, la ville pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres ligne.

Art. 31. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et en outre d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 22 et les arrangements qu'ils prendront avec la ville, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes, et réciproquement.

Dans le cas où la ville et les concessionnaires de ces embranchements ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Les autorisations prévues ci-dessus ne seront accordées qu'après enquête et dans la même forme que la présente autorisation. La ville sera entendue et le ministre de l'intérieur sera appelé à donner son avis.

Art. 32. — Le Gouvernement se réserve en outre le droit d'autoriser, dans la forme prescrite par l'article précédent, de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées qui font l'objet de la présente concession, à charge par ces entreprises d'observer les règlements de service et de police, et de payer, au profit du concessionnaire, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la ville, et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs ; cette proposition sera soumise à la révision prévue à l'article 23.

Art. 33. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés ; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 34. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession ou de la suppression ordonnée à la suite de la déchéance, la ville ou ses ayants droit seront tenus de rétablir les lieux dans l'état primitif, à leurs frais.

Art. 35. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville d   et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département d   , sauf recours au Conseil d'État.

Art. 36. — La ville d sera tenue de déposer à la préfecture d un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 37. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

486. *Projet de formule-type pour les traités de rétrocession des tramways, adopté par le Conseil d'Etat :*

Art. 1er. — La ville de concessionnaire d'un réseau de tramways, en vertu du décret rétrocède à MM. pour une durée de l'établissement et l'exploitation des lignes suivantes :

Art. 2. — Par le fait de cette rétrocession, MM. sont subrogés à toutes les obligations imposées à la ville elle-même, ainsi qu'aux avantages qui lui sont assurés par le cahier des charges joint au décret de concession.

Art. 3. — En outre, MM. payeront annuellement à la ville, à titre de droit de stationnement, une redevance de

Art. 4. — Pour garantir l'exécution de leur engagement, MM. verseront à la caisse municipale un cautionnement de en numéraire ou en rentes sur l'Etat.

Les du cautionnement leur seront restitués après la réception définitive des travaux. Le dernier restera entre les mains de la ville pendant toute la durée de l'exploitation.

Art. 5. — MM. devront faire élection de domicile à

Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie.

Ce projet de formule-type a été délibéré et adopté par le Conseil d'Etat, dans sa séance du 9 mars 1676.

487. *Avis sur des questions relatives aux articles 17 et 18 du cahier de charges de concessions des tramways (propriété de la voie ferrée et de ses dépendances à l'expiration de la concession) et sur un projet de formule-type applicable aux projets de rétrocession. Adopté par le Conseil d'Etat.*

Le Conseil d'Etat, qui a pris connaissance d'une lettre, en date du 11 janvier 1876, par laquelle M. le ministre des travaux publics demande son avis sur la question de savoir s'il y a lieu :

1° De stipuler, dans les cahiers de charges des concessions de tramways faites par l'Etat à des villes, qu'à l'expiration de la concession, et en cas de maintien du service, les voies ferrées et leurs dépendances resteront la propriété de l'Etat, ou d'attribuer cette propriété aux villes ;

2° D'adopter la formule-type proposée par le conseil général des ponts et chaussées, pour les traités de rétrocession passés entre les villes et les entrepreneurs ;

Vu la délibération du conseil général des ponts et chaussées, en date du 23 décembre 1875 ;

Vu les observations présentées par M. le ministre de l'intérieur, le 22 février 1876, en réponse à la communication qui lui a été donnée du dossier ;

Vu les avis du Conseil d'Etat et de la commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'Etat, en date des 22 février 1872, 13 juillet 1875 et 11 novembre 1875 ;

Sur la première question :

En ce qui concerne les voies ferrées proprement dites et leurs dépendances établies sur la voie publique :

Considérant que, en l'absence d'une législation spéciale sur les tramways, une jurisprudence constante et incontestée a établi qu'il n'appartenait qu'au chef de l'Etat, en Conseil d'Etat, non-seulement de déclarer d'utilité publique ces entreprises, après enquête, mais aussi de les concéder et d'en régler les conditions d'exécution et d'exploitation, notamment de fixer les tarifs à percevoir par les concessionnaires ;

Considérant, en effet, que les entreprises de tramways sont destinées, non pas seulement à relier entre elles les parties d'une même ville, mais aussi et le plus souvent à établir une communi-

cation entre une ville et sa banlieue et même entre deux villes voisines ;

Qu'elles empruntent presque toujours, même dans l'intérieur d'une ville, des routes nationales ou des routes départementales, et qu'elles peuvent emprunter, en dehors des villes, des chemins appartenant à plusieurs communes ;

Que, d'autre part, l'exploitation des tramways a pour effet de modifier, dans une certaine mesure, l'accès des propriétés riveraines et le régime général de la circulation ; que ces entreprises jouissent, en fait, d'une espèce de monopole pour le transport des voyageurs en commun, attendu que la largeur des voies ne permet généralement pas d'installer un second tramway sur le même parcours, et que le trafic n'est presque jamais assez considérable pour que les omnibus ordinaires continuent leur service en concurrence avec le tramway ;

Considérant qu'il est de principe que l'autorité, qui fait une concession de travaux publics, reprend, à l'expiration de la concession, le travail exécuté par le concessionnaire, sauf à elle à faire, s'il y a lieu, une concession nouvelle ;

Qu'il importe d'appliquer ce principe en matière de tramways, afin que l'Etat puisse disposer des travaux au profit du public en abaissant les tarifs à raison de l'amortissement du capital employé dans ces entreprises ;

Que c'est dans ce sens que la question a été expressément résolue dans les décrets qui ont accordé à divers entrepreneurs la concession des tramways de Vincennes au pont de Sèvres (18 février 1854), Rueil à Port-Marly (15 juillet 1854), Sèvres à Versailles (28 avril 1855), Rennes à Moldrey (14 mai 1855), Riom à Clermont (26 août 1857), et plus récemment de Nancy à Maxéville (23 mars 1874) ;

Que si, dans certains cas, pour tenir compte de l'initiative prise par les autorités locales et aussi pour prévenir les difficultés qui pourraient s'élever, surtout dans les traverses des villes, entre les villes et un concessionnaire direct, le Gouvernement a cru devoir concéder l'établissement et l'exploitation des tramways à diverses villes ou au département de la Seine, ce mode de procéder ne doit pas entraîner une solution différente pour la propriété des rails, à l'expiration de la concession ;

Qu'en effet ce n'est pas en vertu d'un droit qui leur serait propre, mais uniquement par suite de la concession qui leur est faite

par le Gouvernement, dans chaque espèce, à raison de circonstances spéciales, que les villes peuvent rétrocéder les tramways à des entrepreneurs ; qu'il convient même de réserver expressément le droit qui appartient au Gouvernement de revenir, selon les circonstances, au système des concessions directes, sauf à lui à obtenir le consentement des départements et des communes pour le cas où les tramways seraient établis en totalité ou en partie sur des routes départementales ou sur des voies publiques rentrant exclusivement dans la voirie municipale ou vicinale, et, en cas de refus, à incorporer ces portions de voies aux routes nationales ou à faire prononcer l'expropriation ;

Que la situation de la ville ou du département, en matière de tramway, n'est en rien assimilable à celle que les départements et les communes tiennent de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local : qu'aucune loi n'a donné aux villes ni aux départements le droit de concéder des entreprises de tramways même sur des voies exclusivement communales ou exclusivement départementales et qu'en conséquence il ne convient pas d'attribuer aux autorités locales un droit qui, d'après les principes, revient au pouvoir de qui émane la concession ;

Considérant, d'ailleurs, qu'en fait les entreprises de tramways sont presque toujours établies sur des routes nationales et des routes départementales, plus encore que sur des voies communales, et que, si l'on voulait trancher la question en se préoccupant exclusivement de la nature des voies auxquelles les rails sont iucorporés, il ne serait pas moins contraire aux principes d'attribuer aux villes un droit de propriété sur des rails incorporés á des routes nationales ou départementales ou á des chemins vicinaux appartenant à des communes voisines ;

Qu'il serait impossible d'admettre que les voies ferrées reviendraient, à la fin de la concession, á l'Etat, aux départements et aux communes proportionnellement à la longuer des routes nationnales, des routes départementales, des rues dépendant de la voirie urbaine et des chemins vicinaux empruntés par les tramways; que cette solution ne permettrait pas à l'Etat de disposer librement de la concession et de la renouveler dans les conditions les plus favorables pour l'intérêt du public ;

En ce qui concerne les autres objets servant à l'exploitation :

Considérant que, par les motifs qui viennent d'être exposés,

c'est aussi à l'Etat et non pas à la ville ou au département qu'il convient de reconnaître le droit de les reprendre pour lui permettre d'assurer, s'il y a lieu, la continuation du service ;

Considérant que c'est avec raison que, dans les cahiers des charges cités plus haut, on a reconnu ce droit à l'Etat en lui imposant l'obligation de payer le prix de ces objets aux concessionnaires à dire d'experts ;

Que, dans les traités de rétrocession qu'elles ont passés avec des entrepreneurs, les villes ont quelquefois exigé que ces objets leur fussent laissés à l'expiration de la concession, sans indemnité, y compris même les chevaux ; mais que cette exigence est de nature, sinon à compromettre les entreprises de tramways, du moins à empêcher l'abaissement des tarifs que le Gouvernement s'est réservé le droit de reviser tous les cinq ans ; qu'il ne convient pas, en conséquence, d'autoriser des clauses semblables ni de les exiger au nom de l'Etat ;

Mais considérant que le Conseil général des ponts et chaussées et le ministre de l'intérieur font remarquer avec raison qu'il n'y a pas lieu de reconnaître aux concessionnaires le droit de requérir la reprise par l'Etat de tous les objets servant à l'exploitation, dont une partie peut n'être plus appropriée aux exigences du service public ;

Que, d'autre part, il y a lieu de compléter la rédaction en stipulant, conformément aux propositions du conseil général des ponts et chaussées, que l'Etat pourra reprendre à dire d'experts, tous les objets mobiliers et immobiliers servant à l'exploitation ;

Qu'en conséquence les articles 17 et 18 des cahiers des charges des concessions de tramways doivent être modifiés dans le sens des observations qui précèdent ;

Sur la deuxième question :

Considérant que certaines villes, dans les traités qu'elles présentent à l'approbation du Gouvernement pour la rétrocession des entreprises de tramways, reproduisent souvent inexactement les clauses du cahier des charges annexé au décret de concession, en y ajoutant parfois des stipulations qui sont en contradiction avec celles de ces cahiers de charges ;

Que, dans le but d'éviter les difficultés qui résultent de ce mode de procéder, le conseil général des ponts et chaussées propose d'adopter une formule-type pour les traités de rétrocession, qui, en se référant purement et simplement aux cahiers de charges,

ne contiendrait que les stipulations essentielles à la rétrocession et renverrait à une convention additionnelle, qui serait approuvée par le préfet, les détails d'intérêt local ;

Considérant que, tout en s'associant en principe à la pensée du conseil général des ponts et chaussées, le Conseil d'Etat doit faire remarquer qu'il est difficile de fixer *à priori* et d'une manière immuable les conditions auxquelles peuvent être rétrocédées des entreprises qui sont elles-mêmes soumises à certaines circonstances particnlières et locales ;

Que le moyen le plus pratique d'arriver au résultat que l'on recherche, paraît être de n'accorder à la ville la concession de l'entreprise que lorsque les conditions de la rétrocession auront été arrêtées d'accord entre l'Etat, la ville et l'entrepreneur, et d'introduire dans le cahier de charges de la concession faite à la ville les conditions particulières à stipuler dans l'affaire ;

Qu'en tous cas il y a lieu de retrancher de la formule les articles 5, 6 et 7 ;

Que la nécessité de la suppression de l'article 5 est justifiée par les observations qui ont été faites sur la première question, et qu'il n'y a pas lieu de permettre aux villes d'imposer à leurs rétrocessionnaires des clauses qui aggravent celle que l'Etat croit devoir stipuler pour assurer à la fin de la concession la continuité du service ;

Considérant que l'article 6 aurait l'inconvénient de donner au préfet un droit mal défini ; qu'il serait, en effet, difficile de distinguer quelles sont les dispositions de détail d'intérêt purement local, et que rien ne garantirait que les clauses additionnelles ne continssent pas de véritables dérogations au cahier de charges ;

Considérant, en ce qui concerne l'article 7, que le cahier des charges et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics, conformément à l'arrêté du 16 novembre 1866, contient un grand nombre de clauses qui sont inapplicables aux entreprises de tramways ; que la plupart de celles qui paraissent devoir leur être imposées sont contenues dans le cahier de charges spécial, notamment pour l'exécution et la réception des travaux ; que, s'il y en a d'autres à retenir, le conseil général des ponts et chaussées ne les précise pas, et qu'il serait plus convenable de les insérer dans le cahier de charges spécial,

EST D'AVIS :

1° Que les articles 17 et 18 des cahiers de charges des conces-

sions de tranmways faites par l'Etat doivent être rédigés dans les termes suivants :

Art. 17. — A l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées ; l'Etat entrera immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, tant sur les routes nationales et départementales que sur les rues et chemins vicinaux ; le concessionnaire sera tenu de lui remettre le tout en bon état d'entretien et sans indemnité.

Quant aux autres objets mobiliers et immobiliers servant à l'exploitation, l'Etat se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint.

Ces dispositions ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées, en tout ou en partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

2° Que la formule des traités de rétrocession par les villes, proposés par le conseil général des ponts et chaussées, peut être adoptée, sauf à en retrancher les articles 5, 6 et 7 ; mais qu'il convient que l'administration poursuive, autant que possible, l'instruction simultanée des demandes en concession de tramways et des demandes en rétrocession, de manière à faire approuver l'ensemble de l'affaire par un seul et même décret.

Cet avis a été délibéré et adopté par le Conseil d'Etat, dans sa séance du 9 mars 1676.

ANNEXE

INSTRUCTION DES PROJETS DE CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER

Circulaire des travaux publics du 21 février 1877 (*).

488. — Monsieur le préfet, mon attention a été à plusieurs reprises appelée sur la divergence qui existe dans la manière de procéder de MM. les ingénieurs des services de contrôle pour l'examen des projets de chemins de fer présentés par les compagnies concessionnaires ; d'un autre côté, j'ai reconnu que les instructions qui leur avaient été données précédemment entraînaient fréquemment d'assez longs retards de nature à soulever des réclamations fondées.

Dans cette situation, j'ai chargé une commission spéciale prise dans le conseil général des ponts et chaussées d'étudier les mesures qu'il pourrait être utile de prendre pour amener plus d'unité et de rapidité dans les travaux de ces services.

Sur le rapport de cette commission, le conseil général des ponts et chaussées a proposé un ensemble de prescriptions qui m'ont paru répondre aux intentions de l'administration, et auxquelles j'ai donné mon approbation.

(*) Nous avons cru devoir reproduire cette instruction, publiée pendant l'impression de notre travail, et qui a spécialement pour objet, plusieurs questions qui ont fait l'objet de nos études.

Voici, monsieur le préfet, ces dispositions.

489. — I. - PRÉSENTATION DES PROJETS.

Toutes les pièces doivent être revêtues de la signature d'un directeur, administrateur ou délégué ayant qualité pour engager la compagnie.

490. — II. - COMPOSITION DES DOSSIERS.

1° Projets de tracé et de terrassements.

Les dossiers à produire devront être exactement composés suivant les prescriptions de l'article 5 du cahier des charges.

2° Projets relatifs au nombre et à l'emplacement des stations.

Les compagnies se conformeront aux prescriptions de la circulaire ministérielle du 25 janvier 1854. Les chemins d'accès aux stations seront indiqués sur les plans et définis dans la notice à l'appui.

3° Dossiers destinés à l'enquête du titre II.

Indépendamment d'une notice explicative, les plans et états parcellaires seront toujours accompagnés à titre de renseignements, du plan général à l'échelle de $\frac{1}{10.000}$, du profil en long et d'un tableau indicatif des ouvrages de toute natnre destinés à assurer le maintien des communications et l'écoulement des eaux.

491. — III. - VÉRIFICATION DES PLANS PARCELLAIRES.

Les arrêtés préfectoraux ordonnant l'ouverture des enquêtes prescrites par le titre II de la loi du 3 mai 1841 ne devront jamais être pris avant que l'ingénieur en chef du contrôle ait été mis en mesure de s'assurer que les plans parcellaires sont conformes au tracé approuvé. Dans le cas où il n'en serait pas ainsi, les modifications proposées par la compagnie seront soumises préalablement à l'approbation de l'administration supérieure.

492. — IV. - DÉPÔT DES PLANS PARCELLAIRES.

Le délai pendant lequel le plan parcellaire restera déposé à la mairie, conformément aux articles 5 et 6 de la loi du 5 mai 1841, est de huit jours pleins dans lesquels ne sont compris ni le jour de l'avertissement donné aux parties intéressées, ni le jour de la clôture du procès-verbal d'enquête.

493. — V. - AVIS A DONNER AUX SERVICES PUBLICS.

Ampliation des arrêtés ordonnant l'ouverture des enquêtes par-

cellaires sera adressée par le préfet aux ingénieurs en chef des différents services intéressés dans l'exécution du chemin de fer, ainsi qu'à l'agent-voyer en chef du service vicinal et, s'il y a lieu, à l'inspecteur des forêts, au cas où la voie ferrée devrait traverser des forêts de l'Etat ou des bois communaux dont l'exploitation pourrait être modifiée par les travaux.

494. — VI. - Changements proposés par la commission d'enquête.

Toutes les fois que la commission d'enquête aura proposé d'apporter aux dispositions des plans parcellaires un changement quelconque ayant pour conséquence de faire comprendre de nouveaux terrains dans l'expropriation, il devra être procédé à l'enquête supplémentaire prescrite par l'article 10 de la loi du 3 mai 1841. Les modifications consenties par la compagnie seront immédiatement introduites à l'encre bleue sur les plans parcellaires ; celles auxquelles la compagnie n'aurait pas donné son adhésion, ainsi que les nouvelles dispositions dont le service du contrôle croirait devoir prendre l'initiative lors de l'examen du dossier, seront simplement indiquées sur des feuilles de retombe.

495. — VII. - Arrêtés de cessibilité.

L'arrêté de cessibilité que le préfet est autorisé à prendre directement lorsqu'un accord complet s'est établi entre la commission d'enquête et la compagnie doit, dans tous les cas, être rendu sur la proposition de l'ingénieur en chef du contrôle, et non sur une demande directe de la compagnie.

496. — VIII. - Occupation temporaire de terrains.

L'avis préalable de ce chef de service est également nécessaire dans le cas d'occupation temporaire de terrains.

497. — IX. - Examen des projets.

Les ingénieurs du contrôle auront notamment à examiner :

Si le projet de tracé et des terrassements satisfait dans son ensemble aux indications générales du décret de concession, ainsi qu'aux prescriptions du cahier des charges, notamment en ce qui concerne l'inclination des pentes et rampes, les rayons des courbes, la longueur des alignements droits entre deux courbes consécutives en sens contraire et celles des parties horizontales entre deux fortes declivités versant leurs eaux vers le même point, les

largeurs des profils en travers, si les paliers pour les stations prévues sont convenablement ménagés, si les intérêts des différents services publics paraissent sauvegardés dans une juste mesure ;

Si le nombre et les emplacements des stations définitivement proposées à la suite de l'enquête spéciale prescrite par la circulaire ministérielle du 25 janvier 1855 paraissent devoir donner une satisfaction suffisante aux intérêts industriels et commerciaux de la contrée ; si l'accès des gares est assuré dans de bonnes conditions, toutes réserves demeurant d'ailleurs faites quant aux dispositions de détail des voies d'accès, quais et bâtiments des stations.

Si les ouvrages indiqués sur les plans parcellaires pour le rétablissement des communications et l'écoulement des eaux sont en nombre suffisant, et s'ils présentent des ouvertures et des débouchés convenables, les détails de ces ouvrages ne devant d'ailleurs être approuvés définitivement qu'après la production de projets spéciaux et sur le vu des procès-verbaux des conférences avec les services intéressés.

Si les projets des ouvrages d'art présentent les dimensions fixées par le cahier des charges, s'ils assnrent toute garantie de stabilité, et s'ils n'offrent rien de défectueux au point de vue de l'art ; si, en particulier, le travail des différentes parties des ouvrages métalliques demeure renfermé dans les limites réglementaires.

498. — X. - Conférence avec les services publics.

1° Projets à exécuter dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des enceintes fortifiées.

Ces projets feront l'objet de conférences mixtes auxquelles il sera procédé dans les formes réglées par le décret du 16 août 1855.

2° Projets intéressant les différents services des ponts et chaussées.

Conformément à la circulaire ministérielle du 12 juin 1850, tout projet intéressant plusieurs services dépendant de l'administration des ponts et chaussées devra faire l'objet d'une conférence préalable entre les ingénieurs ordinaires des services intéressés ; le procès-verbal de cette conférence sera visé par les ingénieurs en chef de ces services et revêtu de leur avis respectif.

3° Projets intéressant le service vicinal.

L'ingénieur en chef du contrôle adressera au préfet les projets intéressant le service vicinal, afin que ce magistrat puisse provoquer les observations de l'agent voyer en chef ; ces projets seront ensuite renvoyés à l'ingénieur en chef du contrôle, avec les observations auxquelles ils auront pu donner lieu de la part du service vicinal.

Après l'accomplissement des formalités mentionnées aux deux paragraphes précédents (2° et 3°), l'ingénieur en chef du contrôle adressera le dossier général au préfet, en y joignant son avis personnel sur les différentes questions soulevées dans l'instruction et ses propositions définitives, pour le tout être transmis par les soins de ce magistrat à l'administration supérieure.

499. — XI. - Réception et remise des travaux.

Les procès-verbaux des épreuves des ouvrages métalliques seront adressés directement au ministre des travaux publics par l'ingénieur en chef du contrôle. Ils devront faire connaître en détail de quelle manière il a été procédé à ces épreuves et comment se sont comportées pendant et après lesdites épreuves les différentes parties de la construction.

Il sera proeédé, sur la demande de la compagnie, au récolement et à la remise aux différents services intéressés des routes, chemins et cours d'eau déviès ou modifiés par suite de l'exécution du chemin de fer. Cette opération sera dirigée par l'ingénieur en chef du contrôle ou par l'un des ingénieurs sous ses ordres délégué à cet effet. La reconnaissance des travaux sera faite en présence des représentants de la compagnie, par les représentants des services qui doivent accepter les ouvrages et demeurer chargés de leur entretien, notamment :

Pour les routes nationales et départementales et pour les travaux intéressant la navigation, par les ingénieurs chargés de ces services ;

Pour les chemins de grande communication, par les agents voyers ;

Pour les chemins vicinaux et ruraux, par les maires des communes intéressées, assistés, s'il y a lieu, des agents voyers ;

Pour les travaux intéressant les syndicats, par les directeurs de ces associations.

Les procès-verbaux de reconnaissance et de remise des travaux exécutés seront rédigés en triple expédition dont l'une sera des-

tinée à la compagnie, l'autre au chef du service intéressé, et la troisième à l'ingénieur en chef du contrôle.

500. — XII. - COMPOSITION DES ARCHIVES.

Les divers documents que l'ingénieur en chef du contrôle de la construction remettra au service du contrôle de l'exploitation, après l'achèvement des travaux, comprendront essentiellement, en outre des projets approuvés, une expédition des plans parcellaires certifiée conforme aux pièces officielles qui ont servi de base à l'arrêté de cessibilité et au jugement d'expropriation.

J'envoie, monsieur le préfet, une ampliation de ces instructions à MM. les ingénieurs du contrôle et aux compagnies de chemins de fer. Je vous prie de vouloir bien tenir la main à ce que les prescriptions qui y sont contenues soient strictement observées, et à ce que les affaires soient expédiées le plus promptement possible.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

FIN.

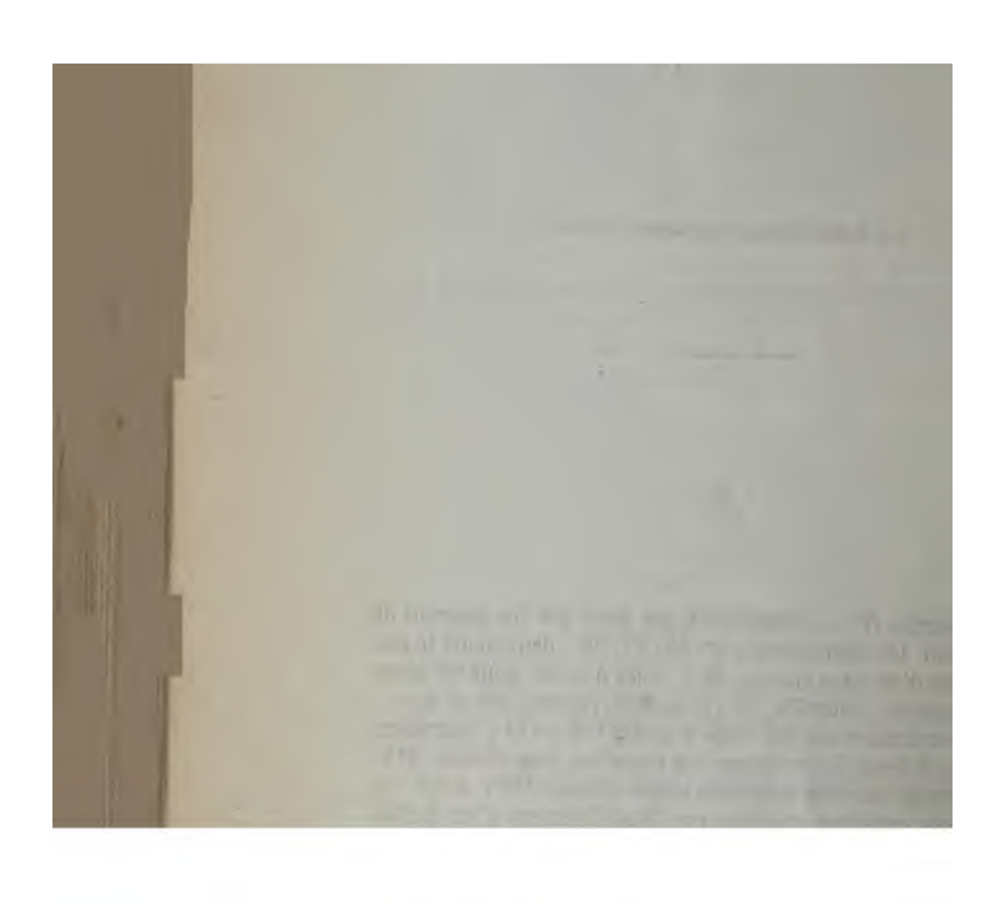


TABLE ANALYTIQUE ET ALPHABÉTIQUE

DES MATIÈRES

—

(Les chiffres indiquent les numéros d'ordre)

A



D

E

F

G

H

I

J

L

M

O

P

R

T

U

V

Z

FIN DE LA TABLE ANALYTIQUE

2me ANNEXE

CIRCULAIRE du ministre des travaux publics du 9 juillet 1877, sur avis conforme du Conseil général des Ponts et Chaussées, portant révision des circulaires du 26 février 1858 et du 15 juin 1869, relatives aux épreuves des ponts métalliques (*).

PONTS SUPPORTANT DES VOIES DE FER

ART. 1er.—Les ponts à travées métalliques qui portent des voies de fer devront être en état de livrer passage à toutes les machines et à tous les trains autorisés à circuler sur le réseau auquel ils appartiennent.

ART. 2. — Les dimensions des pièces métalliques des travées seront calculées de telle sorte que, dans la position la plus défavorable des surcharges que l'ouvrage peut avoir à supporter, le travail du métal, par milimètre carré de section, soit limité, savoir :

A 1 kilogramme 1|2 pour la fonte travaillant à l'extension directe ;

A 3 kilogrammes pour la fonte travaillant à l'extension dans une pièce fléchie ;

(*) Nous avons rapporté, *supra* n° 78, pages 111 et suivantes, les dispositions des circulaires des 26 février 1858 et 15 juin 1869; tout récemment la circulaire du 9 juillet 1877 a modifié en partie ces dispositions. Nous reproduisons le texte de ce document après la table alphabétique, ne pouvant le faire en meilleur lieu, l'impression de notre travail étant presque terminée.

A 5 kilogrammes pour la fonte travaillant à la compression, soit directement, soit dans une pièce fléchie ;

A 6 kilogrammes pour le fer forgé ou laminé, tant à l'extension qu'à la compression.

Toutefois l'administration se réserve d'admettre des limites plus élevées pour les grands ponts, lorsque des justifications suffisantes seront produites en ce qui touche les qualités des matières, les formes et les dispositions des pièces.

Art. 3 — Les auteurs des projets de travées métalliques devront justifier, par des calculs suffisamment détaillés, qu'ils se sont conformés aux prescriptions de l'article précédent.

En ce qui concerne les fermes longitudinales, ils pourront admettre l'hypothèse de surcharges uniformément réparties. Dans ce cas, ces surcharges, par mètre courant de simple voie, seront réglées conformément au tableau suivant :

PORTÉE des travées.	SURCHARGE uniforme.	PORTÉE des travées.	SURCHARGE uniforme.	PORTÉE des travées.	SURCHARGE uniforme.	PORTÉE des travées.	SURCHARGE uniforme.
mètres.	kilogr.	mètres.	kilogr.	mètres.	kilogr.	mètres.	kilogr.
2	12.000	11	6.900	20	4.900	70	3.500
3	10.500	12	6.500	25	4.500	80	3.400
4	10.200	13	6.200	30	4.300	90	3.300
5	9.800	14	5.900	35	4.200	100	3.200
6	9.500	15	5.700	40	4.100	125	3.100
7	8.900	16	5.500	45	4.000	150 et au delà	3.000
8	8.300	17	5.400	50	3.900		
9	7.800	18	5,200	55	3.800		
10	7.300	19	5.100	60	3.700		

Nota. — Les surcharges correspondant à des portées intermédiaires à celles qui sont indiquées ci-dessus seront déterminées par voie d'interpolation.

Les dimensions des pièces qui ne font pas partie des fermes longitudinales, et notamment celles des pièces de pont, seront calculées d'après les plus grands efforts qu'elles peuvent avoir à supporter.

Art. 4. — Chaque travée métallique sera soumise à deux natures d'épreuves, l'une par poids morts, l'autre par poids roulant.

Ces épreuves s'opéreront au moyen de trains d'essai composés de machines locomotives et de wagons à marchandises.

Pour les ponts à travées indépendantes, la longueur du train d'essai, mesurée entre les deux essieux extrêmes, devra être au moins égale à celle de la plus grande des travées à éprouver.

Pour les ponts à travées solidaires, le train d'essai devra être

assez longp our couvrir les deux plus grandes travées consécutives.

Le poids total du train d'essai devra être au moins égal à celui d'un train de même longueur, qui serait composé d'une locomotive pesant, avec son tender, 72 tonnes, et d'une suite de wagons pesant chacun 15 tonnes.

Il sera procédé à l'épreuve par poids mort de la manière suivante :

Pour les ponts a travées indépendantes, le train d'essai sera amené successivement sur chaque travée, de manière à la couvrir en entier.

Il séjournera, dans chacune de ces positions, au moins pendant deux heures après que les tassements auront cessé de se manifester dans le tablier.

Pour les ponts à travées solidaires, chaque travée sera d'abord chargée isolément comme il vient d'être dit. A cet effet, le train d'essai sera coupé de façon que la longueur de la partie antérieure ne dépasse pas sensiblement celle de la plus grande travée ; ensuite on chargera simultanément les deux travées contiguës à chaque pile, à l'exclusion de toutes les autres, au moyen du train d'essai tout entier.

Les travées dont les tabliers sont supportés par arcs métalliques seront d'abord chargées sur la totalité de leur portée et ensuite sur chaque moitié seulement.

Les épreuves par poids roulant seront au nombre de deux.

La première aura lieu avec le train d'essai qu'on fera passer sur le pont à la vitesse de 25 kilomètres par heure au moins.

La seconde se fera au moyen d'un train composé, quant au poids des véhicules, comme les trains de voyageurs les plus lourds dont la circulation est à prévoir, et ayant une longueur au moins égale à celle de la plus grande des travées à éprouver. Ce train marchera successivement avec des vitesses de 35 et de 50 kilomètres à l'heure.

Toutefois, la partie de l'épreuve relative à la circulation en grande vitesse pourra être ajournée jusqu'à l'époque où la voie, aux abords du pont, sera parfaitement consolidée.

Les prescriptions qui viennent d'être formulées s'a[illegible]quent aux ponts à une seule voie, ainsi qu'aux ponts à d[illegible] [illegible]dé-pendantes, dont chacune sera éprouvée sépar[illegible]

Pour les ponts à deux voies solidaires en[illegible] poids mort se fera d'abord sur chaque vo[illegible]

restant libre, puis sur les deux voies simultanément. Il en sera de même pour l'épreuve par poids roulant. L'épreuve simultanée des deux voies se fera, dans ce cas, au moyen de deux trains marchant dans le même sens aux vitesses fixées ci-dessus.

Les dispositions de détail des épreuves seront réglées, dans chaque cas particulier, par les ingénieurs en chef du contrôle de la construction et de l'exploitation du chemin de fer, de concert avec la compagnie concessionnaire.

Art. 5. — La mise en circulation, sur le tablier du pont, de locomotives dont le poids, tender compris, dépasserait notablement 72 tonnes, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics.

Art. 6. — Lorsque le poids du matériel roulant destiné à circuler sur le pont sera notablement inférieur à celui qui correspond au train d'essai défini à l'article 4, l'administration supérieure décidera dans quelle mesure les indications données dans cet article et dans l'article 3 pourront être modifiées.

Art. 7. — Elle se réserve d'ailleurs d'apprécier les cas exceptionnels qui pourraient motiver des dérogations quelconques aux prescriptions du présent règlement.

PONTS SUPPORTANT DES VOIES DE TERRE.

Art. 1er. — Les ponts à travées métalliques dépendant des voies de terre devront être en état de livrer passage à toute voiture dont la circulation est autorisée par le règlement du 10 août 1852 sur la police du roulage et des messageries, c'est-à-dire aux voitures attelées, au maximum, de cinq chevaux si elles sont à deux roues, et de huit chevaux si elles sont à quatre roues.

Art. 2. — Les dimensions des pièces métalliques des travées seront calculées de telle sorte que, dans la position la plus défavorable des surcharges que l'ouvrage peut avoir à supporter, et notamment sous l'action des épreuves prescrites par l'article 3, le travail du métal, par millimètre carré de section, soit limité savoir :

A 1 kilogramme 1/2 pour la fonte travaillant à l'extension directe :

A 3 kilogrammes pour la fonte travaillant à l'extension dans une pièce fléchie.

A 5 kilogrammes pour la fonte travaillant à la compression, soit directement, soit dans une pièce fléchie;

A 6 kilogrammes pour le fer forgé ou laminé, tant à l'extension qu'à la compression.

Toutefois, l'administration se réserve d'admettre des limites plus élevées pour les grands ponts, lorsque des justifications suffisantes seront produites en ce qui touche les qualités des matières, les formes et les dispositions des pièces.

Art. 3. — Dans les calculs de stabilité des travées, on admettra que le poids des plus lourdes voitures, véhicules et chargement, s'élève à 11 tonnes si elles sont à deux roues et à 16 tonnes si elles sont à quatre roues, l'écartement des essieux étant d'ailleurs fixé pour ces dernières à 3 mètres.

Dans les localités où ces poids seraient exagérés, ils pourront être réduits, eu égard aux circonstances locales, sans que, dans aucun cas, le poids du véhicule et de son chargement puisse être inférieur à 6 tonnes pour les voitures à deux roues, et à 8 tonnes pour les voitures à quatre roues, sur les routes soumises à la police du roulage.

En ce qui concerne le calcul des fermes longitudinales, on admettra, pour la voie charretière, celles des deux combinaisons de poids suivantes qui fera subir à ces fermes la plus grande fatigue eu égard à leur portée, savoir : une surcharge uniformément répartie et évaluée à raison de 300 kilogrammes par mètre carré, ou bien une surcharge composée d'autant de voitures ayant les poids ci-dessus déterminés que le tablier pourra en contenir avec leurs attelages, sur le nombre de files que comporte la largeur de la voie. On fera d'ailleurs le choix entre les voitures à deux roues ou à quatre roues, de manière à obtenir le plus grand travail du métal, et l'on supposera qu'une file de voitures occupe une zone de 2 m., 50 de largeur.

Dans les deux cas, les trottoirs seront censés porter une surcharge de 300 kilogrammes par mètre carré.

Les dimensions des pièces qui ne font point partie des fermes longitudinales, notamment celles des pièces de pont, seront calculées d'après les plus grands efforts qu'elles pourront avoir à supporter.

Art. 4. — Chaque travée métallique sera soumise à deux natures d'épreuves, l'une par poids mort, l'autre par poids roulant.

La première épreuve aura lieu au moyen d'une surcharge uni-

formément répartie de 300 kilogrammes par mètre carré de tablier, trottoirs compris. Cette charge devra demeurer en place pendant deux heures au moins après que les tassements auront cessé de se manifester dans le tablier.

Si le pont se compose de plusieurs travées solidaires, chacune sera chargée d'abord isolément; puis on chargera simultanément les travées contiguës à chaque pile, à l'exclusion de toutes les autres.

Les travées dont les tabliers sont supportés par des arcs métalliques seront d'abord chargées sur la totalité de leur portée et ensuite sur chaque moitié seulement.

On procédera à l'épreuve par poids roulant avec celles des voitures à deux roues ou à quatre roues qui, étant chargées comme il est dit à l'article 3, produiront le plus grand effort eu égard à l'ouverture de la travée. Cette épreuve sera réalisée en faisant passer, au pas, sur le tablier de la travée, autant de voitures qu'il en pourra contenir avec leurs attelages, sur le nombre de files que comportera la largeur de la voie charretière.

Pour les ponts à plusieurs travées solidaires, la longueur de chaque file de voitures devra embrasser la longueur totale des deux plus grandes travées consécutives.

L'épreuve par poids mort, telle qu'elle est indiquée ci-dessus, n'est pas obligatoire pour les travées dont la portée ne dépasse pas 12 mètres. Mais pour les travées d'une portée moindre, on y suppléera en faisant stationner pendant deux heures au moins sur le tablier, et de manière à le couvrir entièrement, l'ensemble des voitures destinées à l'épreuve par poids roulant.

Art. 5. — Le passage sur le tablier du pont de chargements notablement supérieurs à ceux qui auront été adoptés dans les calculs relatifs à la stabilité de l'ouvrage ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation spéciale donnée par le préfet, conformément au rapport de l'ingénieur en chef du département.

Art. 6. — L'administration supérieure se réserve d'apprécier les cas exceptionnels qui pourraient motiver des dérogations quelconques au présent règlement.

FIN DE L'ANNEXE

TABLE DES MATIÈRES

